Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 338

Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic

Rapport de consultation publique
menée en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*

Québec

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 338

Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic

Rapport de consultation publique
menée en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*

Juillet 2017

Québec

La mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects écologique, social et économique. Pour réaliser sa mission, il informe, enquête et consulte la population sur des projets ou des questions relatives à la qualité de l'environnement et fait rapport de ses constatations et de son analyse au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Organisme assujetti à la *Loi sur le développement durable* (RLRQ, c. D-8.1.1), le BAPE prend en compte les seize principes de la Loi dans ses travaux.

Les valeurs et les pouvoirs

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise. De plus, pour réaliser leur mandat, les commissaires disposent des pouvoirs et de l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête* (RLRQ, c. C-37).

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Mots clés : BAPE, Lac-Mégantic, voie ferrée, train, matières dangereuses.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2017
ISBN 978-2-550-79006-8 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-79007-5 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 24 juillet 2017

Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement à la consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic. Présidée par M. Joseph Zayed, la commission d'enquête a commencé ses travaux le 23 mai 2017.

La commission a examiné les options dans une perspective de développement durable. Son analyse et ses constatations reposent principalement sur les préoccupations, les opinions et les avis des participants à la consultation publique. Elles s'appuient également sur le dossier que vous avez transmis ainsi que sur la documentation et les renseignements que la commission a ajoutés au dossier.

La commission soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées divers éléments qui jettent un éclairage et apportent une réflexion sur les suites qui mériteraient d'être accordées dans la poursuite de ce dossier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Pierre Baril

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 21 juillet 2017

Monsieur Pierre Baril
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

Pour faire suite au mandat que vous m'avez donné, j'ai le plaisir de vous remettre le rapport de la commission chargée de la consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic.

Au terme de ses travaux, la commission constate que deux options parmi les cinq examinées ressortent clairement. En effet, les participants à la consultation publique perçoivent majoritairement que l'option 1, relative au *statu quo*, présente les meilleures retombées, alors que l'option 3, relative à une voie de contournement, présente plusieurs avantages environnementaux, sociaux et économiques.

Je tiens à exprimer toute mon appréciation aux personnes, aux groupes et aux organismes qui se sont intéressés aux travaux de la commission. Je remercie également la Ville de Lac-Mégantic, comme initiateur du projet, et son équipe d'experts tout comme les personnes-ressources pour leur collaboration à ce processus public. Je voudrais enfin remercier les analystes de la commission pour leur rigueur et leur engagement et souligner la qualité du travail du personnel de soutien.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission chargée de la consultation publique,

Joseph Zayed

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

Sommaire

Le 6 juillet 2013, un train de 72 wagons transportant du pétrole brut a déraillé dans le centre-ville de Lac-Mégantic, causant le décès de 47 personnes et entraînant la contamination du milieu et la destruction de plusieurs édifices. En réponse à cette catastrophe, la Ville de Lac-Mégantic a entrepris des démarches dans le but de décontaminer et de reconstruire le centre-ville. De plus, avec le soutien financier du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et de Développement économique Canada pour les régions du Québec, elle a réalisé une étude de faisabilité, dont l'objectif consistait essentiellement à évaluer l'opportunité de relocaliser la voie ferrée à l'extérieur du centre-ville de Lac-Mégantic. Finalisée au printemps 2016, cette étude a permis à l'initiateur du projet, la Ville de Lac-Mégantic, d'identifier et d'examiner cinq options : l'option 1, relative au *statu quo,* qui maintient le tracé actuel, l'option 2, relative au *statu quo* amélioré, qui ajoute des mesures d'atténuation et de protection au tracé actuel, et les options 3, 4 et 5, qui constituent des voies de contournement du centre-ville de Lac-Mégantic.

Le mandat

Soucieux de favoriser l'expression de la volonté des citoyens de la région de Lac-Mégantic et de faire progresser la réflexion collective à propos de la relocalisation possible de la voie ferrée qui traverse le centre-ville de Lac-Mégantic, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une consultation publique. Celle-ci devait permettre d'informer et de consulter la population ainsi qu'éclairer le gouvernement dans sa réflexion quant aux suites à donner à ce projet.

La démarche de la commission

Pour favoriser la participation citoyenne, la commission d'enquête a eu recours à trois approches qui pouvaient être utilisées, de façon indépendante ou concomitante, soit l'intervention directe devant la commission en séance publique, la réponse à un questionnaire d'enquête sur l'acceptabilité sociale des options, spécialement conçu pour cette consultation publique, et la rédaction de mémoires.

Les opinions, les préoccupations et les avis des participants

La consultation publique a certes permis aux participants de transmettre non seulement leurs opinions, leurs inquiétudes et leurs préférences, mais elle a été fréquemment utilisée comme tribune pour leur permettre de souligner publiquement leur souffrance depuis l'avènement de la catastrophe ferroviaire. Leurs commentaires étaient donc souvent

empreints d'émotion et de tristesse et, à l'occasion, d'impatience face à la lenteur de l'avancement du dossier.

De façon générale, la commission d'enquête constate une nette division des opinions émises par les citoyens dont le lieu de résidence se situe majoritairement dans la MRC du Granit. Certains sont partisans du *statu quo* ou du *statu quo* amélioré, deux options qui sont souvent confondues et perçues comme des options similaires, alors que les autres favorisent une voie ferrée de contournement du centre-ville de Lac-Mégantic.

Une majorité des partisans du *statu quo* ou du *statu quo* amélioré considère la catastrophe comme un accident ayant été causé par une suite d'erreurs humaines. À cet effet, leur recommandation principale porte sur l'amélioration de la sécurité et de la surveillance de la voie ferrée actuelle plutôt que sur la construction d'une voie de contournement, qui ne fera que transférer le problème aux résidents des municipalités voisines.

A contrario, de nombreux participants se sont vivement opposés au *statu quo*, fusse-t-il amélioré, principalement en raison du risque trop élevé qui lui est associé et de la probabilité qu'un autre déraillement ait lieu sur ce tronçon de voie ferrée où la pente présente une forte inclinaison. Ils se sont donc exprimés pour l'aménagement d'une voie de contournement. Ce faisant, cette solution permettrait le rétablissement de la population et assurerait son besoin de sécurité en plus de favoriser la relance économique de la région, fortement perturbée depuis la catastrophe ferroviaire.

L'examen et l'acceptabilité des options de voie ferrée

Le choix de l'initiateur du projet, la Ville de Lac-Mégantic

Afin de comparer la performance des options de voie ferrée, l'initiateur du projet, la Ville de Lac-Mégantic, a procédé à deux analyses en excluant d'office l'option 1, relative au *statu quo*, qui présente des facteurs de risque élevé en raison de la forte déclivité de la voie ferrée actuelle, de son degré de courbure prononcé ainsi que du nombre élevé de résidences qui la longent. Ces facteurs de risque peuvent être considérés comme des facteurs prépondérants et discriminants dans le choix de l'option ferroviaire en raison de la probabilité d'occurrence d'un accident aux graves conséquences qui serait associé au *statu quo*. Néanmoins, la commission d'enquête est d'avis que la non-considération de l'option 1 par la Ville de Lac-Mégantic, préalablement à la réalisation des études comparatives des options, a empêché son évaluation rigoureuse et a entraîné son exclusion d'un réel débat public tout en empêchant que celle-ci soit publiquement explicitée.

Néanmoins, la commission d'enquête constate que l'option 3, relative à une voie ferrée de contournement, se démarque avantageusement des autres options sur la base de l'analyse multicritère réalisée par l'initiateur à partir de considérations techniques, environnementales, d'aménagement et de coûts. C'est également le cas pour l'analyse

avantages-coûts. La commission juge cependant que cette dernière devrait être réexaminée pour que l'on puisse s'assurer de sa justesse et de l'absence d'incohérence.

Les choix des participants à la consultation publique

Les observations et l'analyse des options ferroviaires privilégiées par les participants sont articulées autour de deux sources de renseignements : les pétitions et la grille d'analyse.

Dans un premier temps, la commission reconnaît que trois pétitions ont été portées à son attention. Les signataires de deux d'entre elles appuient la construction d'une voie ferrée de contournement alors que les autres s'y opposent. Elle note, par ailleurs, que les deux pétitions pour la voie de contournement datent de 2013, soit l'année au cours de laquelle la catastrophe ferroviaire est survenue.

Dans un deuxième temps, la commission a conçu une grille d'analyse basée sur les déterminants de l'acceptabilité sociale afin de dégager un portrait des tendances exprimées et dans le but d'établir un bilan qui puisse mettre en perspective le choix plus fondamental entre le *statu quo*, fusse-t-il amélioré, et une voie de contournement. Cette grille d'analyse intègre les réponses aux questionnaires d'enquête sur l'acceptabilité sociale et les témoignages exprimés lors des séances publiques ainsi que les mémoires.

Ainsi, la commission d'enquête constate que les participants à la consultation publique perçoivent majoritairement que le *statu quo* est l'option ferroviaire qui présente les meilleures retombées. En conséquence, aucune des voies de contournement proposées ne semble répondre adéquatement et de façon satisfaisante à leurs attentes. Néanmoins, la commission d'enquête estime qu'au-delà des facteurs prépondérants relevés précédemment, la courbe plus prononcée de la nouvelle voie ferrée qui traverse actuellement le centre-ville de Lac-Mégantic accroît le risque potentiel d'accidents, ce qui amplifie le dilemme éthique entre choix populaire et choix sécuritaire.

La commission constate enfin la présence de disparités géographiques alors que les participants de la municipalité de Frontenac sont très majoritairement favorables au *statu quo* ou au *statu quo* amélioré, contrairement à ceux de la Ville de Lac-Mégantic, qui sont plutôt divisés entre le *statu quo* et une voie de contournement.

Les positions des municipalités et de la ville touchées par le projet

La commission d'enquête note que l'option 3 fait consensus chez les élus de la Ville de Lac-Mégantic et des municipalités de Nantes et de Frontenac. La commission est toutefois consciente que ce consensus est fragile, comme en témoignent les propos du maire de Frontenac, selon qui le déplacement de la voie ferrée ne constitue pas une solution valable, sauf dans une perspective régionale. L'appui à l'option 3 est d'ailleurs assorti de plusieurs conditions qui devraient être satisfaites, à défaut de quoi la Municipalité de Frontenac n'appuierait que l'option 1. La commission comprend donc que ce consensus est conditionnel et que des discussions doivent être poursuivies pour que des solutions

satisfaisantes aux exigences des parties prenantes soient trouvées avant qu'une entente finale ne soit conclue.

L'avancement du dossier

Vraisemblablement motivée par son désir d'être proactive et diligente, la Ville de Lac-Mégantic est en voie d'achever une étude d'impact sur l'environnement relative à l'option 3, et ce, avant même le dépôt du rapport d'enquête de la présente commission. Même si cette situation paraît pour le moins singulière, elle ne constitue pas un obstacle à l'examen approfondi d'une autre option, si nécessaire. D'ores et déjà, certains enjeux mériteraient d'être considérés dans le cadre d'une telle étude : le rôle du propriétaire actuel de la voie ferrée, la proximité entre les résidences et une éventuelle voie de contournement, les règles de sécurité et les mesures d'urgence.

Conclusion

L'ensemble de ces facteurs, observations et constatations amènent la commission d'enquête à conclure :

- que l'acceptation sociale de l'option 1, relative au *statu quo*, exige une documentation rigoureuse et son explicitation aux populations concernées par le projet pour que l'on s'assure d'une pleine compréhension des enjeux rattachés au maintien de la voie ferrée au centre-ville de Lac-Mégantic ;

- que la Ville de Lac-Mégantic et ses municipalités voisines, Nantes et Frontenac, devraient coordonner leurs efforts pour informer et consulter adéquatement leurs populations sur cette option ;

- que la documentation et l'analyse de l'option 1 soient intégrées à l'étude d'impact en préparation et qu'un chapitre particulier soit consacré aux démarches qui auront été entreprises auprès des populations concernées et aux conclusions qui s'en dégagent ;

- que l'acceptation sociale de l'option 1 sous-tend une acceptation volontaire des risques qui lui sont associés, s'éloignant ainsi de certains principes de développement durable, en particulier ceux relatifs à la prévention, à la précaution et à la protection de la santé ;

- qu'à ce stade-ci de l'analyse de l'initiateur, l'option 3 représente la voie de contournement la plus avantageuse et qu'elle mérite une attention particulière en raison de ses avantages tant environnementaux que sociaux et économiques.

Table des matières

Sommaire vii

Introduction 1

Chapitre 1 Les options relatives à la voie ferrée 5

1.1 Les caractéristiques particulières de la voie ferrée actuelle 5

1.2 Le transport ferroviaire 6

1.3 Les options relatives à la voie ferrée 10

1.3.1 L'option 1 – le *statu quo* 11

1.3.2 L'option 2 – le *statu quo* amélioré 11

1.3.3 L'option 3 – le corridor 1 d'une voie de contournement 13

1.3.4 L'option 4 – le corridor 2 d'une voie de contournement 13

1.3.5 L'option 5 – le corridor 3 d'une voie de contournement 14

Chapitre 2 Les opinions et préoccupations des participants 15

2.1 Le *statu quo* et le *statu quo* amélioré 15

2.1.1 Les participants favorables 15

2.1.2 Les participants défavorables 17

2.2 Les voies de contournement 18

2.2.1 Les participants favorables 18

2.2.2 Les participants défavorables 20

2.3 Les indécis et les lacunes des options 21

Chapitre 3 L'examen et l'acceptabilité des options de voie ferrée 23

3.1 L'évaluation des options par l'initiateur 23

3.1.1 L'analyse multicritère 24

3.1.2 L'analyse avantages-coûts 26

3.2 Les options ferroviaires privilégiées par les participants 29

3.2.1 Les pétitions 29

3.2.2 La grille d'analyse 30

3.3 Les positions de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac 35

3.4 L'avancement du dossier et ses enjeux 37

3.4.1 L'évaluation en continu de l'option 3 37

3.4.2 La définition du rôle du *Central Maine & Quebec Railway* 38

3.4.3 Le passage de la voie ferrée près des résidences 38

3.4.4 Les règles de sécurité et les mesures d'urgence 39

Conclusion 41

Annexe 1 **Les renseignements relatifs au mandat** 43

Annexe 2 **Consultation publique du BAPE sur le tracé ferroviaire à Lac-Mégantic – Questionnaire** 51

Annexe 3 **Les seize principes du développement durable et leur définition** 57

Annexe 4 **La documentation déposée** 61

Annexe 5 **Avis et constats** 69

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 La localisation des options de réaménagement de la voie ferrée à Lac-Mégantic 7

Tableau 1 Le nombre de bâtiments situés jusqu'à 500 m de la voie ferrée actuelle 6

Tableau 2 Les emplacements des murs de protection et antibruit prévus pour l'option 2 12

Tableau 3 L'évaluation comparative des options à l'aide de l'analyse multicritère utilisée par l'initiateur 24

Tableau 4 L'évaluation comparative des options à l'aide de l'analyse avantages-coûts utilisant l'option 2 (*statu quo* amélioré) comme base de comparaison 27

Tableau 5 L'évaluation comparative des options à l'aide de l'analyse avantages-coûts utilisant l'option 1 (*statu quo*) comme base de comparaison 28

Tableau 6 Les facteurs déterminants de l'acceptabilité des options ferroviaires chez les participants à la consultation publique 31

Tableau 7 L'acceptation sociale du *statu quo* et des options de contournement en fonction du lieu de résidence des participants 32

Liste des acronymes et des abréviations

BST : Bureau de la sécurité des transports du Canada

CMQR : *Central Maine & Quebec Railway*

MAMOT : ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

MDDELCC : ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

MSSS : ministère de la Santé et des Services sociaux

MTMDET : ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

P.M. : points milliaires

S/D : subdivision

VAN : valeur actualisée nette

Introduction

Dans la nuit du 6 juillet 2013, un train de 72 wagons transportant du pétrole brut a déraillé dans le centre-ville de Lac-Mégantic. Le feu qui s'est déclaré dans certains wagons a provoqué des explosions, causant le décès de 47 personnes et détruisant plus de 40 édifices ainsi que 53 véhicules. En outre, 6 millions de litres de pétrole brut ont été déversés dans l'environnement, engendrant la contamination du centre-ville, de la rivière Chaudière ainsi que des lacs et des sols adjacents (DB19, p. 1 à 3 ; DB1, p. 3).

Afin de reconstruire le centre-ville, la Ville de Lac-Mégantic, avec l'appui de diverses instances gouvernementales, a entrepris au cours des dernières années différentes démarches, dont la décontamination et la démolition de plusieurs bâtiments du centre-ville ainsi qu'une initiative de participation citoyenne intitulée « Réinventer la ville » (*ibid.*). En parallèle à ces démarches, une étude visant à « évaluer l'opportunité de relocaliser une voie ferrée à l'extérieur du centre-ville de Lac-Mégantic et à sécuriser définitivement le transport de marchandises dangereuses » a été réalisée grâce au soutien financier des gouvernements du Québec et du Canada (DA3, p. 1). Cette étude, finalisée au printemps 2016, a permis de dresser un portrait de la problématique actuelle du transport ferroviaire, de cibler les besoins et d'évaluer les options qui pourraient répondre adéquatement à cette problématique. Ainsi, cinq options ont été déterminées dans le cadre de cette étude, soit le *statu quo*, le *statu quo* amélioré et trois options de tracé pour l'aménagement d'une voie de contournement du centre-ville de Lac-Mégantic (DA4, p. 8 et 16).

Le mandat

Soucieux de favoriser l'expression de la volonté des citoyens de la région de Lac-Mégantic et de faire progresser la réflexion collective sur la relocalisation possible de la voie ferrée qui traverse le centre-ville de Lac-Mégantic, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une consultation sur les cinq options ainsi que sur l'option à privilégier, et ce, en vertu de l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2)[1]. Dès la réception de la lettre mandat, le président du BAPE, M. Pierre Baril, a formé une commission d'enquête (annexe 1) dont le mandat a débuté le 23 mai 2017 pour une durée maximale de deux mois, le rapport de la commission devant être déposé au plus tard le 24 juillet 2017.

1. L'article 6.3 de cette loi permet de demander au BAPE « d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre et de faire rapport à ce dernier de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite ».

La démarche de la commission

Par son mandat, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques voulait offrir à la population des municipalités concernées par le projet l'occasion de s'exprimer sur les différentes options relatives au réaménagement de la voie ferrée de Lac-Mégantic et de se prononcer sur celle qui devrait être privilégiée. Il s'agissait donc, pour la commission chargée de la consultation, de déterminer le niveau d'acceptabilité sociale de chacune des options afin de dégager les principaux enjeux et de favoriser un choix éclairé.

Pour favoriser la participation citoyenne, pour permettre aux personnes et groupes intéressés de s'exprimer sur le sujet et pour permettre à la commission d'enquête d'avoir le meilleur éclairage quant à leurs préférences, à leurs préoccupations et aux enjeux qu'ils considèrent comme importants, la commission a décidé d'offrir trois approches qui pouvaient être utilisées indépendamment ou de façon concomitante :

- en intervenant directement devant la commission lors des séances publiques tenues en présence de l'initiateur du projet et des personnes-ressources. Durant ces séances, les participants et la commission pouvaient obtenir des précisions et des clarifications sur les différentes options. De plus, les personnes et les groupes intéressés pouvaient faire part à la commission de leurs préoccupations, opinions et suggestions ;

- en répondant à un questionnaire (annexe 2) spécialement conçu pour cette consultation publique. Ce questionnaire a été élaboré par la commission d'enquête en collaboration avec deux chercheures de l'Université du Québec à Rimouski. Il visait à colliger et à synthétiser les informations nécessaires pour dégager ultimement les déterminants de l'acceptabilité sociale de chacune des options et pour mettre en perspective l'option ou les options privilégiées par les participants. Ce questionnaire, qui incluait un engagement de confidentialité pour favoriser la participation, était disponible en format électronique dans le site Web du BAPE et en format papier dans la salle des séances publiques ainsi que dans trois centres de documentation ouverts par la commission à Lac-Mégantic, de même que dans les deux municipalités voisines touchées par le projet, soit Nantes et Frontenac. Chaque exemplaire du questionnaire en format papier était accompagné d'une enveloppe-réponse affranchie ;

- en rédigeant un mémoire qui pouvait être présenté à la commission d'enquête lors des séances publiques ou qui pouvait être transmis à la commission par la poste ou par voie électronique.

La date limite pour la réception des mémoires et des questionnaires remplis avait été fixée au vendredi 9 juin 2017.

Notons que, préalablement aux séances publiques, la commission a tenu trois rencontres préparatoires. La première a été tenue avec l'auteure du rapport Emplacement de la voie

ferrée à Lac-Mégantic : pertinence d'une évaluation d'impact sur la santé (DB1). La deuxième s'est déroulée avec des représentants du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), du ministère de la Sécurité publique (MSP), du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). La troisième a été tenue avec l'initiateur du projet, soit la Ville de Lac-Mégantic, accompagnée de ses consultants et de représentants du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) et de Développement économique Canada pour les régions du Québec (DEC), ces deux derniers étant les partenaires financiers de la Ville dans ce dossier. Ces rencontres visaient à assurer la préparation adéquate des séances publiques.

La consultation publique

Trois séances publiques ont eu lieu au Centre sportif Mégantic, à Lac-Mégantic, les 29 et 30 mai 2017. Au cours de ces séances tenues en présence de l'initiateur du projet et des personnes-ressources invitées par la commission, les participants ont pu s'informer sur les options à l'étude et exprimer leurs préoccupations, leurs opinions et leurs suggestions. En tout, 22 participants sont intervenus verbalement alors que 34 mémoires ont été déposés auprès de la commission, dont 8 ont fait l'objet d'une présentation lors des séances publiques (annexe 1).

Quant au questionnaire d'enquête, la commission en a reçu 133 remplis, dont 97 en version papier et 36 en version électronique. La grande majorité a été soumise par des résidents de la MRC du Granit, laquelle comprend la ville de Lac-Mégantic de même que les municipalités de Frontenac, de Nantes, de Marston, de Piopolis, de Saint-Romain et de Sainte-Cécile-de-Whitton. Les autres provenaient de Montréal, de Saint-Hyacinthe, de Saint-Basile-le-Grand, de Sainte-Catherine-de-Hatley et de Saint-Amable (DD1).

La présentation du rapport

La commission a examiné les options dans une perspective de développement durable (annexe 3). Son analyse repose essentiellement sur les préoccupations, les opinions et les avis des participants. Elle s'appuie également sur le dossier qui lui a été transmis ainsi que sur la documentation et les renseignements qu'elle a ajoutés au dossier (annexe 4).

Le premier chapitre de ce rapport brosse les grandes lignes des cinq options considérées pour la voie ferrée à Lac-Mégantic. Le deuxième chapitre est consacré aux opinions et aux préoccupations des participants. Le troisième chapitre présente, quant à lui, la démarche et l'évaluation de l'initiateur du projet pour le choix de l'option ferroviaire à privilégier, suivies de celles de la commission d'enquête pour la détermination des options privilégiées par les participants. Les positions des municipalités ou ville touchées sont ensuite présentées. La commission examine enfin l'état d'avancement du dossier et

dégage quelques enjeux qui mériteraient une attention particulière dans la poursuite du dossier. La conclusion permet d'identifier les options de voie ferrée qui reçoivent une plus grande adhésion sociale et de statuer à leur égard. Enfin, l'annexe 5 reprend l'ensemble des constats et avis de la commission.

Chapitre 1 Les options relatives à la voie ferrée

À la suite de la tragédie ferroviaire de l'été 2013, la Ville de Lac-Mégantic a proposé de « Réinventer la ville », une démarche qui s'articule notamment autour du retrait de la voie ferrée actuelle et de la construction d'une voie de contournement qui permettrait d'éviter le passage du train dans le centre-ville, comme c'est toujours le cas actuellement. En tant qu'initiatrice du projet, la Ville de Lac-Mégantic a identifié trois nouveaux corridors (correspondant aux options 3, 4 et 5) grâce au soutien technique du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) (DA1, p. 1). Ce faisant, la Ville considérait que « la voie de contournement du centre-ville de Lac-Mégantic aura comme effet d'éloigner le train [...] de la zone plus densément peuplée. Cette mesure n'éliminera pas le risque d'accident, mais aurait un effet majeur sur la réduction des conséquences advenant qu'il s'en produise un » (*ibid.*, p. 54).

Pour les études réalisées jusqu'à maintenant, la Ville a reçu un soutien financier de 1 000 000 $. Le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) et le DEC se sont partagé la facture à hauteur de 50 % chacun. Le MAMOT a aussi versé une somme de 160 000 $ pour le salaire d'un chargé de projet (M. Jean Hardy, DT1, p. 13).

1.1 Les caractéristiques particulières de la voie ferrée actuelle

De l'ouest vers l'est, entre les points milliaires (P.M.) 3.6 et 0.0 de la subdivision (S/D) Sherbrooke, la voie ferrée qui traverse actuellement Lac-Mégantic et son centre-ville présente des caractéristiques uniques qui ont contribué à la tragédie du 6 juillet 2013 (figure 1). Le centre-ville constitue le point le plus bas de ce tronçon avec une pente moyenne de 1,26 % alors qu'aux fins de l'exploitation ferroviaire les pentes sont jugées « raides » si elles avoisinent 1 %. Le tracé se distingue aussi par la présence, en plein cœur du centre-ville, d'une courbure horizontale de 8 degrés sur une longueur de 280 m et où la vitesse maximale de passage des trains est fixée à 10 mi/h (DA2, p. 8 ; DB1, p. 7 et 8). Précisons que le déraillement de la nuit du 6 juillet 2013 a eu lieu dans cette courbe au moment où le train filait à une vitesse de 65 mi/h (DB1, p. 7 ; DB19, p. 5 ; M^{me} Marie-Claude Arguin, DT1, p. 95).

Lors de l'accident, la courbe était moins prononcée qu'elle ne l'est actuellement, alors qu'elle était de 4 degrés 25 minutes. Selon l'initiateur, il s'agissait donc d'une courbe « qui pardonnait un petit peu plus que celle qui a été mise en place lors [...] des travaux de réparation ou de réouverture de la voie ferrée » (M. Jean Hardy, DT1, p. 18).

Dans la ville de Lac-Mégantic et dans les deux municipalités concernées par le projet (Nantes et Frontenac), le nombre de bâtiments situés à moins de 500 m de part et d'autre de la voie ferrée actuelle s'établit à un peu plus de 1 500 (tableau 1). Ce nombre exclut les bâtiments que la déflagration de juillet 2013 a détruits ou qui ont été démolis à la suite de la décision de la Ville de Lac-Mégantic. Environ 82 %, soit 1 253 des 1 500 bâtiments répertoriés, se trouvent à Lac-Mégantic. La municipalité de Nantes en abrite 167 (11 %) comparativement à 109 (7 %) pour celle de Frontenac. La grande majorité de ces 1 500 bâtiments sont des résidences, dont 21 % se situent à moins de 100 m de la voie, 57 % dans un rayon de 100 à 300 m et 22 % entre 300 et 500 m (DA1, p. 63 et 64).

Tableau 1 Le nombre de bâtiments situés jusqu'à 500 m de la voie ferrée actuelle

	Lac-Mégantic	Nantes	Frontenac	Total
Nombre de bâtiments situés à moins de 500 m de la voie ferrée	1 253	167	109	1 529
Nombre de bâtiments situés à moins de 100 m de la voie ferrée	322 (21 %)			
Nombre de bâtiments situés entre 100 m et 300 m de la voie ferrée	871 (57 %)			
Nombre de bâtiments situés entre 300 m et 500 m de la voie ferrée	336 (22 %)			

Source : adapté de DA1, p. 63 et 64.

1.2 Le transport ferroviaire

Depuis la catastrophe ferroviaire, l'exploitant de la voie ferrée qui traverse le centre-ville de Lac-Mégantic, la compagnie *Central Maine & Quebec Railway* (CMQR)[2], a opté pour un embargo volontaire sur le transport de pétrole brut dans la ville et a choisi de réduire le nombre de trains. Avant l'accident, deux trains y passaient (entre les P.M. 117.11 de la subdivision Moosehead et 3.8 de la subdivision Sherbrooke) chaque jour (un dans chaque direction). Ils transportaient annuellement 4,5 millions de tonnes brutes de marchandise. À cet achalandage s'ajoutait un passage quotidien du train de service qui relie, encore aujourd'hui, le parc industriel de Lac-Mégantic et la municipalité de Nantes. Suivant la décision de CMQR, et jusqu'en 2015, la circulation moyenne s'est limitée à trois trains en direction est et trois autres en direction ouest par semaine, et le tonnage annuel a diminué de 66 % pour atteindre 1,5 million de tonnes brutes (DA1, p. 5, 11 et 12).

2. À la suite de la tragédie ferroviaire, la compagnie ferroviaire *Montreal Maine & Atlantic* (MMA) a été acquise par *Railroad Acquisition Holdings* (RAH), en 2014, qui a formé la nouvelle entité CMQR, l'actuel exploitant des lignes de chemin de fer.

Figure 1 La localisation des options de réaménagement de la voie ferrée à Lac-Mégantic

Options de réaménagement de la voie ferrée

- Option 1 : *Statu quo* (maintien de la voie ferrée actuelle)
- Option 2 : *Statu quo* amélioré (maintien de la voie ferrée actuelle avec améliorations)
- Mur antibruit
- Mur de protection
- Option 3 : Corridor 1 (voie de contournement)
- Option 4 : Corridor 2 (voie de contournement)
- Option 5 : Corridor 3 (voie de contournement)
- Limite municipale
- Route et rue
- Point milliaire (P.M.)
- Chaînage
- Cours d'eau
- Plan d'eau

Sources : adaptée de DA3, p. 34, figure 1-A ; DA4, p. 21.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Rapport 338

Au cours de 2015, chaque train transportait en moyenne 3 700 tonnes brutes de marchandise, dont 74 % sont des matières non dangereuses (bois, papier et wagons vides) et 26 % classées dangereuses (DA1, p. 12). La décision de CMQR de ne plus transporter de pétrole brut sur cette voie permet d'abaisser d'environ 90 % le volume de matières dangereuses qui transitent par Lac-Mégantic. Le pétrole qui se rend jusqu'au Nouveau-Brunswick emprunte désormais un parcours alternatif plus long de 180 milles. En plus d'avoir changé la nature des marchandises transportées et leur volume, CMQR a aussi réduit la vitesse de 40 mi/h à 25 mi/h entre les P.M. 3.0 et 3.80 de la S/D Sherbrooke et entre les P.M. 114.00 et 108.00 de la S/D Moosehead. La vitesse est limitée à 10 mi/h entre les P.M. 0.00 et 3.00 de la S/D Sherbrooke et entre les P.M. 117.01 et 114.00 de la S/D Moosehead (DA1, p. 12, 14, 51 et 82).

Selon les données de mai 2017, ce portrait a substantiellement évolué. En direction est, cinq trains traversaient la ville chaque semaine et transportaient 35 % de matières dangereuses, soit du propane, du butane, de l'acide sulfurique et du chlorate de sodium. Les cinq trains qui passent en direction ouest transportaient quant à eux 40 % de matières dangereuses, soit une combinaison de propène et de Flux, un enduit à couverture dérivé des produits pétroliers. De l'essence à laquelle est mélangé de l'éthanol a également été transportée en 2017 (DA9).

Selon l'initiateur, depuis les événements de juillet 2013, le passage des trains constitue une source de stress et d'anxiété pour plusieurs personnes (DA1, p. 41). De plus, pour la Ville de Lac-Mégantic, la présence de la voie ferrée et de nombreux passages à niveau dresse une barrière physique entre la zone du centre-ville et des accès au lac Mégantic ainsi qu'aux autres portions de son territoire. La présence de ces barrières limite les possibilités de développement dans certains secteurs et restreint la connectivité (DA1, p. 77 et 85).

Dans plusieurs villes du Québec, les voies principales de circulation routière ont été à l'origine du développement économique et de l'établissement de la population. Lorsque l'achalandage observé dépasse la capacité de ces routes et cause des problèmes de congestion et de sécurité, la construction de voies de contournement constitue l'un des moyens privilégiés pour les résoudre. Selon la Ville de Lac-Mégantic, un constat similaire s'applique à la voie ferrée qui traverse son centre-ville, tant en ce qui a trait à l'impact économique qu'en ce qui concerne les répercussions sur la population (DA1, p. 86). Conséquemment, la construction d'une voie de contournement et le démantèlement des voies ferrées existantes permettraient, selon elle, de réaliser des gains appréciables en atteignant plusieurs objectifs, dont les suivants (DA1, p. 87 et 88) :

- assurer une croissance saine et supportable du volume de marchandises transportées par la voie ferrée de CMQR ;

- diminuer les temps de parcours et améliorer la sécurité des mouvements des trains ;

- améliorer la fluidité des mouvements de trains par l'adoption d'une vitesse uniforme plus élevée et par la réduction des délais découlant des conflits entre les mouvements de trains qui transitent par Lac-Mégantic et les manœuvres de service de la voie industrielle ;

- favoriser la fluidité du trafic routier et l'accès aux équipements, commerces et services, que ce soit par automobile, par transport actif ou en commun ;

- améliorer la qualité de vie par la diminution des nuisances sonores et des vibrations ;

- diminuer les risques inhérents au transport de matières dangereuses associés au parcours actuel ;

- permettre le développement immobilier sur les terrains de l'ancien centre-ville plutôt que sur des lots situés en périphérie du territoire de Lac-Mégantic ;

- desservir les entreprises du parc industriel afin d'y maintenir les emplois.

1.3 Les options relatives à la voie ferrée

C'est essentiellement à partir des besoins en transport ferroviaire et des caractéristiques de la voie ferrée actuelle, des caractéristiques des risques associés au transport de matières dangereuses et des risques à la santé publique, des caractéristiques environnementales, urbaines et routières, des caractéristiques des infrastructures et services municipaux (DA1, p. 82 à 85) que l'initiateur du projet a identifié et examiné cinq options relatives à la voie ferrée actuelle (figure 1) :

- Option 1, correspondant au *statu quo* et donc au maintien du tracé actuel ;

- Option 2, correspondant au *statu quo* amélioré par la mise en place de mesures d'atténuation dans certaines sections de la voie existante afin que la sécurité soit améliorée et que les nuisances soient diminuées.

Les trois autres options sont des voies de contournement qui présentent comme attributs communs d'éviter les principales zones construites, de continuer à desservir les entreprises du parc industriel et de permettre une vitesse de 40 mi/h (classe 3) :

- Option 3, correspondant au corridor 1 ;

- Option 4, correspondant au corridor 2 ;

- Option 5, correspondant au corridor 3.

Selon l'initiateur du projet :

> Le concept proposé du nouveau corridor ferroviaire tient compte des meilleures pratiques de l'industrie et des lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Ainsi, dans les trois options proposées, le nouveau corridor ferroviaire a été défini avec une marge de recul des bâtiments de 30 m minimum. Une telle marge assure un espace tampon par rapport aux activités ferroviaires et permet la dissipation des émissions, des vibrations et du bruit associés aux activités ferroviaires.
> (DA2, p. 7)

1.3.1 L'option 1 – le *statu quo*

Cette option n'apporte aucune modification au tracé actuel ni à la configuration des abords de la voie ferrée. Les limites de vitesse que CMQR s'impose actuellement continueraient à être appliquées de même que l'embargo volontaire sur le transport de pétrole brut, et ce, tant que CMQR le voudra tout en étant libre de toute obligation (DA4, p. 17). Selon l'initiateur, les inconvénients associés à la voie actuelle perdureraient : risques de déraillement et conséquences sur la population, proximité des plans d'eau, enclavement de portions de certaines rues, compliquant ainsi la circulation des véhicules d'urgence, création d'une barrière entre le territoire municipal et le lac Mégantic, présence continue d'une source de problèmes de santé et d'insécurité (DA4, p. 19). À noter cependant que cette option n'a pas été retenue par l'initiateur dans son analyse tel qu'on le verra au chapitre 3.

1.3.2 L'option 2 – le *statu quo* amélioré

Basée sur le tracé actuel de la voie ferrée, cette option vise à faire passer la portion Classe 1[3] de la voie ferrée actuelle (caractérisée par une vitesse maximale de 10 mi/h) à une Classe 3 afin que le train puisse y maintenir une vitesse de 40 mi/h. Les modifications à apporter à la voie actuelle devraient également permettre l'atteinte des objectifs suivants (DA4, p. 20 à 23) :

- empêcher d'éventuels impacts à l'extérieur de l'emprise ferroviaire en milieu urbain en mettant en place des murs de protection ;

- améliorer la qualité de la voie à l'intérieur de l'emprise en changeant des rails et des traverses, en ajoutant du ballast et en nivelant les voies, en modifiant la courbe actuelle (8°) et en améliorant le drainage dans l'emprise actuelle ;

- améliorer la sécurité aux passages à niveau en ajoutant de l'équipement de protection et de signalisation ;

3. Entre les P.M. 0.00 et 3.00 de la S/D Sherbrooke et entre les P.M. 117.01 et 114.00 de la S/D Moosehead.

- améliorer l'exploitation ferroviaire en ajoutant une voie d'évitement sécurisée avec des dérailleurs et en mettant en place une clôture le long du corridor ferroviaire pour limiter les intrusions ;

- améliorer l'intégration avec le milieu urbain en prévoyant des aménagements paysagers qui favoriseraient la cohabitation entre le tissu urbain et le corridor ferroviaire ainsi qu'en évaluant la mise en place de mesures qui mèneraient à la suspension de l'usage du sifflet en milieu urbain.

L'atteinte de ces différents objectifs demanderait la mise en place de mesures d'atténuation sous la forme de murs de protection et de murs antibruit dont les emplacements envisagés sont présentés au tableau 2.

Tableau 2 Les emplacements des murs de protection et antibruit prévus pour l'option 2

Élément	Subdivision	Du point milliaire (P.M.)	Au point milliaire (P.M.)	Mètres linéaires
Mur de protection[1]	Sherbrooke	0,0	3,8	105
	Moosehead	113,6	117,14	285
Mur antibruit[1] (3 m hauteur minimum)	Sherbrooke	0,0	3,8	1 565
	Moosehead	113,6	117,14	215

1. Seulement quelques sections comprises entre ces points milliaires sont visées par ces murs.

Source : DA2, p. 9.

Les murs de protection contre les impacts seraient construits en béton armé de 600 mm d'épaisseur et placés entre les résidences et la voie si la distance qui les sépare est inférieure à 30 m. Les murs antibruit, qui dissiperaient les vibrations et le bruit associés au passage des trains, atteindraient 6 m de hauteur pour que leur efficacité soit assurée entre la voie ferrée et les résidences situées à moins de 100 m (DA2, p. 7 ; M. Jean Hardy, DT1, p. 20).

La conception des murs de protection assurerait leur efficacité en cas de déraillement mineur à une vitesse relativement basse, soit 10 mi/h. Ils se révéleraient inefficaces cependant à une vitesse comparable à celle atteinte par un train à la dérive en provenance de Nantes. Ainsi, selon l'initiateur, un déraillement de la nature de celui qui s'est produit en juillet 2013, alors que le train atteignait une vitesse de 65 mi/h, aurait probablement défoncé les murs de protection. Il serait très difficile, voire impossible, de construire un mur de protection contre les collisions pour tous les événements possibles (M. Barry Palynchuk, DT1, p. 94 et 95). Il est à noter qu'avec cette option, CMQR a l'intention, mais pas l'obligation, de maintenir malgré tout la vitesse des trains à 10 mi/h (DA4, p. 21).

1.3.3 L'option 3 – le corridor 1 d'une voie de contournement

Le P.M. 113.80 de la S/D Moosehead, à l'ouest de Frontenac, constituerait le point de départ de cette déviation. À partir de ce point, la voie ferrée poursuivrait son chemin vers l'est et franchirait la rivière Chaudière, au sud du pont routier existant sur la route 161. Ainsi, cette option requerrait la construction d'un pont au-dessus de la rivière. À l'ouest de cette dernière, la voie de contournement longerait les voies existantes du parc industriel de Lac-Mégantic, au sud de la route 161, puis rejoindrait la voie ferrée actuelle à l'intersection des routes 161 et 263, au P. M. 3.6 de la S/D Sherbrooke (figure 1) (DA2, p. 9).

À 500 m ou moins de part et d'autre du tracé proposé pour cette option, on dénombre 258 bâtiments dont 72 % sont liés à des activités résidentielles, 10 % à des activités agricoles, 10 % à des activités commerciales et 4 % à des activités industrielles. Trois bâtiments résidentiels se trouvent à moins de 50 m (DA2, p. 58).

Les caractéristiques principales de cette option sont (DA2, p. 9, 71 et 82 ; M. Jean Hardy, DT1, p. 24) :

- une longueur totale de 7,3 milles ;
- une courbure maximale de 5 degrés ;
- une pente maximale de 1,2 % qui se déploierait sur 500 m au chaînage 3+060 ;
- un accès au parc industriel au moyen de voies de liaison à partir de la nouvelle voie principale sans construction d'une nouvelle desserte ;
- un coût prévu de 115 M$, qui inclut le coût du démantèlement de la voie existante.

1.3.4 L'option 4 – le corridor 2 d'une voie de contournement

La déviation commencerait au P.M. 108.30 de la S/D Moosehead, à l'est de Frontenac. Elle se dirigerait d'abord vers le nord puis vers l'ouest avant de traverser la route 204. Elle décrirait ensuite une grande boucle afin de contourner une montagne par le nord avant d'aller en direction sud-ouest vers la rivière Chaudière qu'elle traverserait au sud du pont routier existant sur la route 161. À partir de ce point, le tracé proposé est similaire à celui de l'option 3 jusqu'aux voies existantes du parc industriel. Après celles-ci, le tracé de l'option 4 passerait au nord de la route 161 avant de bifurquer vers le sud-ouest pour rejoindre la voie ferrée actuelle au P.M. 3.60 de la S/D Sherbrooke (figure 1) (DA2, p. 10).

Le nombre de bâtiments inclus dans la zone de 500 m de part et d'autre du tracé s'élève à 214, dont 69 % sont liés à des activités résidentielles, 15 % à des activités agricoles, 7 % à des activités commerciales et 6 % à des activités industrielles (*ibid.*, p. 58).

Les caractéristiques principales de cette option sont (*ibid.*, p. 10, 71 et 82 ; M. Jean Hardy, DT1, p. 24) :

- une longueur totale de 11,1 milles ;
- une courbure maximale de 5 degrés ;
- une pente maximale de 1,2 %, d'une longueur de 1 840 m au chaînage 20+390 ;
- un accès au parc industriel au moyen de voies de liaison à partir de la nouvelle voie principale, sans construction d'une nouvelle desserte ;
- un coût prévu de 224 M$, y compris le coût du démantèlement de la voie existante.

1.3.5 L'option 5 – le corridor 3 d'une voie de contournement

La voie de contournement qui suivrait ce tracé commencerait au P.M. 113.60 de la S/D Moosehead, soit très près du point de départ de l'option 3, à l'ouest de Frontenac. Son trajet s'amorce vers le nord et se poursuit sur une distance de 4,4 milles avant de tourner vers l'ouest pour traverser la rivière Chaudière, à 2,25 km au nord du pont routier de la route 161. Tel que l'illustre la figure 1, cette voie tournerait ensuite vers le sud, traverserait la route 161, bifurquerait vers l'ouest pour emprunter un parcours semblable à celui de l'option 3 jusqu'à ce qu'elle rejoigne la voie ferrée actuelle au P.M. 3.6 de la S/D de Sherbrooke (DA2, p. 11).

La zone de 500 m de part et d'autre de ce tracé compte 275 bâtiments dont 64 % sont liés à des activités résidentielles, 17 % à des activités agricoles, 8 % à des activités commerciales et 5 % à des activités industrielles (*ibid.*, p. 58).

Les caractéristiques principales de cette option seraient (*ibid.*, p. 11, 12, 71 et 82 ; M. Jean Hardy, DT1, p. 24) :

- une longueur totale de 10,2 milles ;
- une courbure maximale de 5 degrés ;
- une pente maximale de 1,2 % qui se déploierait sur 420 m au chaînage 56+850 et sur 529 m au chaînage 61+910 ;
- un accès au parc industriel par de nouvelles antennes et voies de liaison ;
- un coût prévu de 142 M$, y compris le coût du démantèlement de la voie existante.

Chapitre 2 Les opinions et préoccupations des participants

De façon générale, les avis reçus, majoritairement des citoyens de la MRC du Granit, sont nettement divisés et plusieurs commentaires sont empreints tantôt d'émotion, tantôt de tristesse et tantôt d'impatience à l'égard de la lenteur de l'avancement du dossier. D'une part, il y a les partisans du *statu quo* ou du *statu quo* amélioré et, d'autre part, les partisans d'une voie ferrée de contournement du centre-ville de Lac-Mégantic.

Ce chapitre présente la synthèse des préoccupations et des opinions des participants. À noter que la commission ne peut faire nommément référence aux commentaires rédigés par les personnes qui ont répondu au questionnaire en raison de son engagement au respect de la confidentialité. En conséquence, la commission a colligé anonymement tous les commentaires reçus dans un seul document (DD1) afin qu'elle puisse y faire référence, le cas échéant.

Enfin, plusieurs participants se sont exprimés pour une option sans nécessairement commenter les autres options auxquelles ils s'opposent. Ou encore, ils témoignaient contre une option sans préciser celle pour laquelle ils opteraient. C'est la raison pour laquelle ce chapitre présente en premier lieu une synthèse des réactions des participants pour ou contre des deux premières options (*statu quo* ou du *statu quo* amélioré) pour ensuite utiliser la même approche pour les trois options de voie de contournement. La commission réserve enfin sa dernière section pour présenter certains aspects relatifs aux indécis et aux lacunes que présentent les différentes options de voie ferrée telles qu'elles ont été relevées par les participants.

2.1 Le *statu quo* et le *statu quo* amélioré

2.1.1 Les participants favorables

Plusieurs participants favorisent le *statu quo* ou encore le *statu quo* amélioré, l'un et l'autre étant bien souvent confondus et perçus comme étant similaires. Diverses raisons ont été invoquées pour justifier le maintien de la voie ferrée actuelle. La majorité des participants qui soutiennent cette option résident à Lac-Mégantic.

Pour un certain nombre de participants, la tragédie ferroviaire de l'été 2013 est catastrophique, mais c'est sous l'angle accidentel qu'elle a été examinée puisqu'elle découle d'une suite d'erreurs humaines. Ceux-ci estiment qu'il est peu probable qu'une telle catastrophe survienne à nouveau. En ce sens, ils soulignent l'importance que des corrections soient apportées afin d'éviter les erreurs et de canaliser les investissements et

les énergies pour améliorer la sécurité ferroviaire ainsi que celle du transport de marchandises dangereuses plutôt que de construire une voie de contournement (DD1, p. 5, 25 et 26 ; M. Magella Roy, DM5 ; M. Robert Vallée, DM6 ; M. René Boutin et M^me^ Isabelle Boulanger, DM8, p. 2).

Comme l'indique un membre de la Coop La Chaîne, « plutôt que de déplacer le problème à coup de millions, il serait préférable d'édicter des mesures de sécurité à être prises, de les afficher clairement et de voir à les faire respecter » (DM3, p. 2). Certains intervenants recommandent la mise en place de plusieurs mesures pour garantir une sécurité accrue dont l'obligation pour les compagnies ferroviaires d'assurer la présence de deux employés à bord des trains. S'y ajoutent l'obligation de garer les trains sur une voie d'évitement prévue à cet effet en période d'arrêt, l'utilisation d'un déraillleur lorsque le train est immobilisé pour une longue période de temps, la réduction de la vitesse des trains en milieu urbain de même que l'amélioration des structures et l'entretien rigoureux des voies et des équipements ferroviaires (M^me^ Michelle Charest, DM4, p. 3 ; M. René Boutin et M^me^ Isabelle Boulanger, DM8, p. 2 ; M. Denis Poisson, DM12, p. 1 ; M. Régis Bilodeau, DM22, p. 4 et M. Raymond Savoie, DM29, p. 2).

Pour la majorité des partisans du *statu quo*, l'amélioration réside non pas dans l'édification de murs de béton, mais plutôt dans l'application des mesures de sécurité et d'entretien, car, comme l'indiquent deux citoyens de Frontenac, « s'il n'y a pas de règles et/ou règlements pour assurer une protection à la population, tout reste au même point, sans évolution » (M^me^ Thérèse Giroux et M. Gérard Veilleux, DM21, p. 1).

Les volets historique et patrimonial liés à la voie ferrée ont également été relevés par des participants, certains soulignant le fait que la voie ferrée est présente au centre-ville de Lac-Mégantic depuis des décennies et qu'elle a contribué à la naissance et à la croissance de celle-ci (M. Régis Bilodeau, DM22, p. 2 ; M. Sylvain Côté, DM25, p. 2). Comme l'indique un ancien conseiller municipal, « le train à Lac-Mégantic a depuis toujours été au centre de la vie communautaire et, durant près d'un siècle, il fut un moteur économique de première importance pour notre communauté » (M. Richard Michaud, DM28, p. 1).

Plusieurs partisans du *statu quo* et du *statu quo* amélioré (options 1 et 2) ont souligné que les résidents de Lac-Mégantic avaient fait un choix conscient de s'installer près de la voie ferrée et qu'avant la tragédie peu de ces résidents se préoccupaient du passage quotidien des trains dans la ville (M^me^ Michelle Charest, DM4, p. 1 ; M. René Boutin et M^me^ Isabelle Boulanger, DM8, p. 3 ; M^me^ Nadia Cloutier, DM15, p. 1). D'ailleurs, malgré l'ampleur de la tragédie et les traumatismes vécus par plusieurs, certains ont insisté sur l'importance de faire face à l'adversité et de faire preuve de résilience devant ce genre d'événement. Un citoyen de Lac-Mégantic souligne même que « la catastrophe est chose du passé, faut vivre avec et passer à autre chose » (DD1, p. 1), alors qu'une autre précise « que si l'on veut avancer dans la vie, il faut avoir confiance et croire en l'avenir » (M^me^ Solange Couture, DM9).

2.1.2 Les participants défavorables

A contrario, certains participants s'opposent vivement au maintien de la voie ferrée dans le centre-ville de Lac-Mégantic en qualifiant le *statu quo* et le *statu quo* amélioré de « vraie honte », « d'aberration », « d'absurde » et d'option « inacceptable après cette tragédie » (DD1, p. 5, 15 et 16 ; M. Paul Dostie, DT2, p. 59). De surcroît, un participant souligne que « le *statu quo* amélioré, que je trouve d'une stupidité incroyable, ça serait le coup de grâce de Lac-Mégantic » (M. Jules Fluet, DT2, p. 49). Un citoyen évoque ainsi le passage quotidien du train au centre-ville de Lac-Mégantic :

> En attendant, ce train-là à chaque jour qui passe, il nous fait le plus triomphant doigt d'honneur, je vous ai pris 47 vies, maintenant je vais prendre votre temps. Il y a six passages à niveau et il nous passe au nez en hurlant. C'est fatigant.
> (M. Paul Dostie, DT2, p. 60)

Considérant les ennuis de santé physiques et psychologiques toujours présents chez certains, des participants précisent que le *statu quo*, amélioré ou non, ne règlerait aucun problème et ne constituerait qu'une « nuisance totale pour la qualité de vie » (DD1, p. 6 et 14).

Dans le cadre d'un sondage réalisé auprès d'une centaine d'entreprises commerciales, de restauration et d'hébergement de Lac-Mégantic, Commerce Lac-Mégantic a recueilli le commentaire suivant à l'égard du *statu quo* et du *statu quo* amélioré : « c'est une barrière physique et psychologique que nous devons éliminer, ça nuit au développement de Mégantic autant pour l'économie que pour le social » (DM27, p. 4).

La pente de la voie ferrée entre Nantes et Lac-Mégantic étant l'une des plus à risque au Canada (M. Ian Perkins, DT2, p. 64), certains opposants au *statu quo* et au *statu quo* amélioré considèrent que le danger est toujours présent. Ils indiquent que les caractéristiques géographiques particulières de cette voie représentent un risque trop élevé, que le scénario d'une autre catastrophe est toujours plausible (DD1, p. 17), et qu'il s'agit encore d'« un problème insoluble » (MM. Richard Lefebvre et Gérard Chaput, DM1, p. 2). Un résident de Lac-Mégantic souligne :

> J'ai peur car malgré une compagnie ferroviaire qui semble plus responsable, malgré une réglementation resserrée, la pente de la voie ferrée de Nantes vers Lac-Mégantic reste la même et nous rend vulnérables.
> (M. Richard Michaud, DM28, p. 2)

Le *statu quo* amélioré et les mesures d'atténuation qui y sont associées, dont la construction de murs de protection et de murs antibruit à certains endroits stratégiques le long de la voie ferrée actuelle, soulèvent de vives réactions de la part des participants. L'un d'eux souligne « qu'il faut avoir du front pour appeler ça amélioré » (M. Paul Dostie, DT2, p. 60), alors qu'une résidente de Lac-Mégantic soutient que cette option ne réduit en rien les risques de déraillement (DD1, p. 14). Pour un résident de Lac-Mégantic :

> La construction de murs de béton qui serviraient à atténuer les vibrations et à ajouter une certaine protection est plutôt grotesque. Les désavantages étant de toute évidence, beaucoup plus grands que les bénéfices escomptés.
> (M. Jacques Gagnon, DM32, p. 1)

Un Méganticois remet d'ailleurs en question le niveau de protection réel que ces structures apporteraient en cas de déraillement comparable à celui de l'été 2013 (DD1, p. 18).

2.2 Les voies de contournement

2.2.1 Les participants favorables

De nombreux participants ont exprimé une préférence pour une voie de contournement qui sortirait le train du centre-ville de Lac-Mégantic, car elle permettrait « [d'] assurer la sécurité et le rétablissement de la santé de la population de Lac-Mégantic et de toute la région » (Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic, DM17, p. 50).

Pour certains, une voie de contournement est synonyme de « délivrance » (M[me] Aline Gilbert, DT2, p. 69) ou peut être considérée comme un « élément thérapeutique pour la population » (M. Robert Bellefleur, DT2, p. 83) alors que pour une autre participante cette voie permettrait à la population de se relever plus vite (M[me] Françoise Turcotte, DT3, p. 72). Une Méganticoise sinistrée à la suite de la tragédie souligne l'importance de considérer l'avenir de tous, y compris celui des enfants, « et pour cela [il faut] retirer du paysage physique et psychologique la cause première de cette tragédie afin de permettre à Lac-Mégantic de respirer et de REVIVRE enfin ! » (M[me] Geneviève Boulanger, DM26).

Deux participantes de Lac-Mégantic ont fait part à la commission de leurs expériences avec des enfants, mettant ainsi en perspective l'ampleur de la tragédie de l'été 2013, telle qu'elle est vécue et ressentie par cette jeune génération.

> « Maman, c'est la fin du monde ça hein ? » ([enfant] 6 ans, 6 juillet 2013)
> « Peut-être [...], peut-être... » ...C'est terrible de répondre cela à son enfant.
> (DD1, p. 7)

> J'ai été en contact avec une petite fille de 4 ans qui avait perdu ses deux parents à cause de l'explosion du train. À chaque fois que le train chargé de wagons noirs passait devant nous, elle était totalement terrorisée. Elle disait : « C'est ce train-là qui a tué mon papa et ma maman ! » [...] Oui, les enfants ont beaucoup souffert chez nous, peut-on leur permettre de continuer leur jeune vie en sécurité ?
> (DD1, p. 8)

Pour deux médecins de la région, la « rentabilité [d'une voie de contournement] est non seulement économique, tel que démontré par l'étude de faisabilité, mais elle est surtout curative et préventive » (MM. Richard Lefebvre et Gérard Chaput, DM1, p. 3).

Le besoin de sécurité de la population ressort comme un élément majeur justifiant la construction d'une voie de contournement. Comme l'indique un participant, la relocalisation de la voie ferrée permettrait « de sécuriser le passage des trains » (M. Bernard Boulet, DM7, p. 1). Pour sa part, un Méganticois soutient que « la voie de contournement aiderait la quiétude et la sécurité du plus grand nombre de gens vivant à Lac-Mégantic et ses environs » (DD1, p. 15) alors qu'un autre estime que « le déplacement de la voie ferrée est la seule option possible afin de garantir la sécurité des citoyens de Lac-Mégantic » (M. Richard Michaud, DM28, p. 2).

Un résident de Lac-Mégantic résume de cette façon la position des partisans de la voie de contournement :

> Ça fait qu'une voie de contournement, je juge que c'est nécessaire à la survie, à la reprise et au redémarrage de Lac-Mégantic. Lac-Mégantic ne peut pas passer à côté de ça. C'est nécessaire pour permettre à la population de guérir, de retrouver un sentiment de sécurité. (M. Jules Fluet, DT2, p. 49)

Au-delà du rétablissement de la population et du besoin de sécurité, certains estiment qu'une voie de contournement est essentielle pour la relance économique de la région. Un participant rappelait d'ailleurs que des commerçants ont aussi été affectés par la tragédie (M. Jean-Pierre Robitaille, DT3, p. 79). À cet égard, environ 46 % des entreprises commerciales, de restauration et d'hébergement de Lac-Mégantic qui ont répondu à un sondage effectué par Commerce Lac-Mégantic estiment que la construction d'une voie de contournement ferroviaire engendrerait des retombées économiques positives pour le secteur commercial (DM27, p. 7). Par ailleurs, l'organisme Société immobilière solidaire, qui développe actuellement un projet d'habitation abordable dans le cadre de la reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic, constate que la proximité de la voie ferrée fragilise le projet et diminue l'intérêt de potentiels locataires (DM19, p. 2 et 3).

Bien qu'ils reconnaissent l'importance d'une voie de contournement, plusieurs participants demandent que les décideurs respectent certaines conditions afin que le projet soit acceptable et qu'il pénalise le moins de gens possible. À cet égard, certains estiment qu'il importe que le tracé de la voie de contournement « ne passe pas à proximité des résidences » et qu'il évite « de couper des terres en deux » (DD1, p. 6 et 19). Pour d'autres participants, on doit définir le tracé d'une voie de contournement en s'assurant que les préoccupations des citoyens touchés soient prises en considération et que ceux-ci reçoivent, le cas échéant, des compensations équitables (*ibid.*, p. 19 ; M. Paul Dostie, DM14, p. 2). Une Méganticoise résume ainsi l'importance de respecter les citoyens qui pourraient subir les effets d'une voie de contournement :

> [...] je crois que même si la ville de Lac-Mégantic s'est dépêchée à être proactive dans cette décision, que la commission ne devrait pas considérer que l'option qu'elle privilégie en ignorant les besoins des autres municipalités et résidents des alentours et en déplaçant le problème dans leur cour. Je crois qu'il faut considérer la population de la région dans son ensemble puisque tous ces gens, et pas seulement les résidents du centre-ville, ont été touchés par cette tragédie sans précédent et méritent d'être rassurés et entendus. (M^me^ Josée Morin, DM24, p. 2)

Une citoyenne de Frontenac est venue exprimer ses craintes de voir l'option 3 relative à une voie ferrée de contournement construite puisqu'elle passerait à environ 200 mètres de sa maison, « est-ce qu'on va pouvoir quitter dans des conditions décentes ? [...] Est-ce qu'on peut avoir des engagements qu'on va avoir des conditions décentes pour quitter nos maisons ? » (M[me] Ginette Isabel, DT2, p. 91).

Bien que sensibles aux enjeux soulevés par la tragédie ferroviaire et respectueux des gens touchés par celle-ci, la Fédération de l'UPA-Estrie et le Syndicat des producteurs forestiers du sud du Québec ont soutenu qu'il faut mettre en œuvre des mesures de compensation en cas d'empiètement de la voie de contournement en zone agricole ou forestière. À cet égard, la Fédération et le Syndicat demandent, notamment :

> [...] de mettre en place un comité de négociation ayant pour objectif d'identifier et d'évaluer l'ensemble des impacts temporaires et permanents au projet, d'établir des mesures d'atténuation préventives et correctives et de déterminer des compensations relatives. (DM34, p. 9)

Quant à savoir laquelle des trois options de voie de contournement devrait être priorisée, plusieurs se sont montrés favorables à l'option 3 (DD1, p. 15 ; Coalition des citoyens et des organismes engagés pour la sécurité ferroviaire, DM10, p. 2 ; M[me] Geneviève Boulanger, DM26). Une participante souligne que cette option permettrait une « diminution des impacts négatifs sur le plus grand nombre de familles » (DD1, p. 14) alors qu'une autre la favorise « pour le bien-être social et collectif » (*ibid.*, p. 23).

Peu importe la voie de contournement retenue, un participant insiste pour que ce choix soit « le plus sécuritaire, le moins dangereux pour la santé publique et la santé humaine advenant qu'il y ait un déversement » (M. Daniel Green, DT1, p. 55). Un autre souligne que « peu importe l'option, pourvu que les trains sortent du centre-ville » (M. Paul Dostie, DM14, p. 2). Pour sa part, un entrepreneur de la région émet certaines réserves quant aux voies de contournement proposées en raison des impacts sur les résidents et soutient « [qu'] une voie de contournement, c'est fait pour contourner, ce n'est pas pour passer dans la ville ». En ce sens, il suggère une nouvelle option de voie de contournement qui passe plus au nord et qui évite les zones habitées (M. Raymond Lafontaine, DT1, p. 64 et 65).

2.2.2 Les participants défavorables

En contrepartie, certains participants majoritairement favorables au *statu quo* et au *statu quo* amélioré ont exprimé des opinions bien arrêtées contre une voie de contournement. Un de ceux-ci indique qu'une voie de contournement consisterait simplement à « prendre un problème à un endroit et le mettre ailleurs, ce n'est pas la solution » (DD1, p. 19).

Plusieurs participants ont souligné le fait que les résidents des municipalités voisines de Lac-Mégantic s'y étaient installés pour la tranquillité des lieux et la proximité avec la nature (Coop La Chaîne, DM3, p. 1 ; M. Magella Roy, DM5 ; M. René Boutin et M[me] Isabelle

Boulanger, DM8, p. 3). Une résidente de Lac-Mégantic précise que « [...] les gens de Nantes et de Frontenac se sont établis en majorité à cet endroit pour être plus éloignés du train même s'ils avaient d'autres désagréments en retour, puisque plus loin des facilités que la ville de Lac-Mégantic procure » (M[me] Michelle Charest, DM4, p. 1). En ce sens, des participants soutiennent qu'une voie ferrée pour contourner le centre-ville de Lac-Mégantic ne respecterait pas les citoyens des municipalités voisines, car aucun d'entre eux n'a fait le choix de vivre à proximité d'une voie ferrée (DD1, p. 24 ; M. René Boutin et M[me] Isabelle Boulanger, DM8, p. 3). Une citoyenne de Lac-Mégantic précise : « vous ne pouvez pas imposer le passage du train à des gens qui ont choisi de s'en éloigner, qui ont fait le choix d'un environnement paisible, sous prétexte que ça dérange quelques citoyens » (M[me] Nadia Cloutier, DM15, p. 1). Un résident de Lac-Mégantic s'exprime en ces termes à l'égard d'une voie de contournement :

> Je suis étonné de voir l'égoïsme de certaines gens qui veulent rejeter chez leurs concitoyens les troubles que peut apporter le passage du train. Ils ont choisi leur terrain, leur emplacement près de la voie ferrée.
> (DD1, p. 2)

Deux participants résument les impacts d'une voie de contournement :

> À notre avis, le réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic n'a pas raison d'être. Peu importe le tracé retenu, il y aura des impacts sociaux et environnementaux pour les personnes touchées par le réaménagement : perte de terrain, perte de qualité de vie pour les résidents à proximité du tracé retenu, scindement de terres agricoles, perte de valeur pour les terrains et résidences à proximité, expropriation, problèmes complexes d'ingénierie, pollution industrielle, sonore et visuelle.
> (M. René Boutin et M[me] Isabelle Boulanger, DM8, p. 3)

Des citoyens soulignent également les impacts majeurs qu'engendrerait une voie de contournement sur différentes terres, dont les érablières et les terres agricoles, en indiquant que des producteurs forestiers seraient perdants (DD1, p. 24 ; M. Émery Bélanger, DT1, p. 49).

Finalement, d'autres s'opposent à une voie de contournement en raison du précédent qu'une telle avenue créerait au Québec (M. René Boutin et M[me] Isabelle Boulanger, DM8, p. 3). Un citoyen de Lac-Mégantic abonde dans le même sens en ajoutant que « toutes les villes du Québec voudront une voie de contournement par la suite, plus personne ne voudra de train qui passe dans leur ville » (DD1, p. 17).

2.3 Les indécis et les lacunes des options

Quelques personnes ont témoigné de leur ambivalence à l'égard des cinq options ferroviaires et avouent ne pas être en mesure d'arrêter leur choix sur l'une ou l'autre. Un citoyen de Marston souligne que « peu importe l'option choisie, il va y avoir des mécontents » (DD1, p. 27).

Conscient que c'est toute la MRC du Granit qui a été touchée par la tragédie de l'été 2013, et non seulement les résidents de Lac-Mégantic, un participant souligne que le choix devra être axé sur l'humain. Il indique : « moi, je n'ai pas les compétences pour la connaître la meilleure solution, mais ça prend une vision d'avenir pour la suite des choses pour les générations qui vont nous suivre » (M. Jean Paradis, DT1, p. 51).

Pour sa part, le Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic, dont la mission vise la promotion et le renforcement de la sécurité ferroviaire, n'a pas pris position sur la voie de contournement (DM31). En juin 2016, il a plutôt déposé une série de propositions visant l'amélioration de la sécurité ferroviaire canadienne au Comité permanent des Transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (*ibid.* ; DM31.1).

Un entrepreneur de la MRC du Granit soulève certaines lacunes des voies de contournement, dont l'élimination d'à peu près toutes les courbes des tracés risquant une augmentation de la vitesse des trains. De plus, les nouveaux tracés proposés ne desserviraient pas adéquatement le parc industriel de Lac-Mégantic, nuisant ainsi à l'établissement de nouvelles entreprises, ce qui limiterait la croissance économique. Au-delà de ces lacunes techniques, cet entrepreneur déplore également que la Ville de Lac-Mégantic et la firme responsable de l'étude n'aient pas consulté les utilisateurs locaux de la voie ferrée dans l'élaboration des options de voie de contournement (M. Béland Audet, DT2, p. 28, 38 et 39).

Un participant a également soulevé cette lacune en ce qui a trait à la consultation publique réalisée par la Ville de Lac-Mégantic en indiquant : « puis là on vient de nous dire qu'il y a eu des consultations, puis que ça a été pensé. C'est complètement faux. » (M. Emery Bélanger, DT1, p. 124).

Plusieurs participants ont enfin exprimé des inquiétudes quant au stationnement et à la cour de triage situés à Nantes et qui demeurent sur place, peu importe l'option qui sera privilégiée (Coalition des citoyens et organismes pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic, DM17, p. 32 ; M. Daniel Dallaire, DT1, p. 106 ; M. Michel Plante, DT3, p. 64). Considérant que ces installations sont situées tout en haut d'une forte pente et que les opérations de triage s'y poursuivront, des participants soulignent que les risques persistent.

> Donc, on peut amener énormément de risques avec la manipulation des wagons et dans aucun des tracés, je ne vois de repositionnement de la cour de triage. Pourtant ça avait été des discussions qui avaient eu lieu tout de suite après la tragédie, qu'on devait replacer cette cour de triage-là à quelque part. Mais dans aucun des tracés que je vois ici aujourd'hui, il n'y a aucune place où il y a une cour de triage, puis pourtant le volume à Lac-Mégantic est quand même assez important. Ça, c'est une lacune au niveau de la sécurité, au niveau des tracés que je vois présentement.
> (M. Béland Audet, DT2, p. 37)

Chapitre 3 L'examen et l'acceptabilité des options de voie ferrée

Dans ce chapitre, la commission d'enquête examine dans un premier temps l'évaluation des options, telle qu'elle a été réalisée par l'initiateur du projet, et la compare ensuite à l'évaluation de l'acceptabilité sociale de chacune des options réalisée par la commission d'enquête. Dans un deuxième temps, celle-ci présente les positions des municipalités et de la ville touchées par le projet et analyse enfin l'avancement du dossier et les enjeux qui s'y rattachent.

3.1 L'évaluation des options par l'initiateur

D'entrée de jeu, il faut souligner que « [...] l'option 1 (*statu quo*) a été rejetée d'office par la Ville de Lac-Mégantic [...]. Elle ne fait donc pas partie des solutions envisagées » (DQ1.1, p. 3). Conséquemment, cette option a été exclue de l'analyse comparative des options de voie ferrée et, *a fortiori*, elle n'a pas été évaluée dans l'étude de faisabilité mise à la disposition de la commission et du public. De plus, cette exclusion a entraîné une certaine confusion puisque l'option 1 à laquelle réfère l'initiateur dans les documents relatifs à l'étude de faisabilité est, dans les faits et dans la majorité des cas, l'option 2 relative au *statu quo* amélioré (*ibid.*, p. 1). Ainsi, seules quatre options ont été évaluées par l'initiateur, soit l'option 2 (*statu quo* amélioré), et les options 3, 4 et 5 relatives à différentes voies de contournement.

Dans ce contexte, et pour pouvoir remplir le mandat qui lui a été confié par le ministre de tenir une consultation sur les cinq options relatives à la voie ferrée (soit le *statu quo*, le *statu quo* amélioré et les trois options de tracé pour une voie de contournement), la commission d'enquête a demandé à l'initiateur de lui fournir des données relatives à l'option 1 (DQ3). Contrairement aux autres options, qui étaient relativement bien documentées, les données reçues et utilisées ici pour le *statu quo* étaient minimales et fragmentaires et ne favorisaient pas une compréhension fine et rigoureuse. La commission les a tout de même intégrées dans cette section du rapport parce qu'elles sont essentielles à l'appréciation comparative des options.

- *La commission d'enquête constate que l'option 1, relative au* statu quo, *a été exclue d'office par la Ville de Lac-Mégantic et n'a donc pas été évaluée de façon rigoureuse dans son étude de faisabilité.*

Afin de comparer la performance des options, l'initiateur a procédé avec deux analyses. La première est une analyse multicritère qui prend en compte le cadrage environnemental, le cadrage en aménagement et en urbanisme, l'évaluation opérationnelle et l'estimation des coûts de construction et d'exploitation ainsi que l'échéancier (DA2, p. 25). La deuxième est une analyse avantages-coûts pour l'évaluation de la rentabilité économique (DA2, p. 77).

3.1.1 L'analyse multicritère

L'analyse multicritère repose sur quatre grandes catégories de considérants (DA2, p. 72 à 76) :

- Technique, pour les facteurs d'exploitation et de construction des tracés ferroviaires ;
- Environnement, pour les impacts sur les milieux naturel et bâti ;
- Aménagement, pour les effets sur le développement des terrains adjacents et sur la santé publique ;
- Coûts, pour la construction, l'entretien et les dommages en cas d'accident grave.

L'initiateur a déterminé plusieurs critères pour chacune des catégories qui s'est vu attribuer 25 points. Le pointage global positionne les options les unes par rapport aux autres alors que l'option qui obtient le plus de points est la plus performante. Craignant que la catégorie « aménagement », qui combine le développement territorial et les impacts sur la santé publique, puisse entraîner une sous-estimation dans l'appréciation des critères relatifs à la santé publique, la commission d'enquête a demandé l'avis des porte-paroles du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Or, les deux considèrent la démarche de l'initiateur comme étant adéquate (Dre Isabelle Samson, DT1, p. 109 ; M. Denis Talbot, DT1, p. 112).

Les résultats ainsi obtenus par l'initiateur (tableau 3) indiquent que c'est l'option 3 qui obtient le meilleur pointage et qui se démarque nettement des autres options. En conséquence, c'est cette option qui a été retenue par l'initiateur.

Tableau 3 L'évaluation comparative des options à l'aide de l'analyse multicritère utilisée par l'initiateur

Catégorie	Pointage maximal	Option 1	Option 2	Option 3	Option 4	Option 5
Technique	25	07,0	08,5	20,5	16,0	16,5
Environnement	25	20,5	20,5	20,8	18,8	16,0
Aménagement et santé publique	25	10,0	16,0	20,0	19,5	13,0
Coûts	25	13,0	12,0	14,0	12,0	13,0
Total	**100**	**50,5**	**57,0**	**75,3**	**66,3**	**58,5**

Source : adapté de DQ3.1, p. 2.

Cette évaluation converge également avec les facteurs prépondérants considérés par la Ville de Lac-Mégantic et justifiant le déplacement de la voie ferrée. Ainsi, la porte-parole de l'initiateur et directrice générale de la Ville précisait clairement, au cours des séances publiques, que « trois critères [...] faisaient en sorte que le *statu quo* était inacceptable [...]

les pentes, les courbes, la proximité des résidences et la proximité du lac et de la rivière Chaudière. Point final. » (M[me] Marie-Claude Arguin, DT1, p. 81).

En effet, avec une longueur de 7,2 milles et une forte déclivité de la voie ferrée (pointe de 1,43 %) entre Nantes et Lac-Mégantic (DA4, p. 18 ; M. Jean Hardy, DT1, p. 18), un porte-parole du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) considère qu'il s'agit d'un des tronçons les plus à risque au Canada (M. Ian Perkins, DT2, p. 64). De plus, un rapport de l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie rapporte que les trains à la dérive ne constituent pas un phénomène rare. Ainsi, 489 cas de locomotives ou de wagons à la dérive ont été recensés entre janvier 2000 et janvier 2014 (DB1, p. 8). Évidemment, les limites de vitesse, quelles qu'elles soient, n'ont aucun sens pour un train à la dérive dans une pente. De plus, la courbure maximale de 8 degrés qui caractérise la nouvelle voie ferrée au centre-ville de Lac-Mégantic (M. Jean Hardy, DT1, p. 18) ajoute un facteur de risque important.

La commission estime qu'au-delà des considérations techniques et des erreurs humaines, ces facteurs associés au passage du train dans une zone densément peuplée sont prépondérants dans le choix de l'option ferroviaire puisqu'ils présentent des facteurs de risque réels et importants. Qui plus est, les conséquences de la catastrophe sur la santé publique peuvent être graves et durer très longtemps. À titre d'exemple, la santé psychologique de plusieurs personnes se détériore toujours comme le démontre une étude du Centre intégré universitaire de la santé et des services sociaux de l'Estrie. Ainsi, sur un échantillon de 164 participants sondés en 2015 et 2016, le taux de manifestations sévères de stress post-traumatique est resté stable à 17 %. Pour la même période, 18 % des participants ont constaté une détérioration de leur état de stress (DB6, p. 11 et D[re] Isabelle Samson, DT2, p. 22).

Pour la commission, la priorité accordée à ces facteurs souscrit pleinement au premier principe de la *Loi sur le développement durable* (RLRQ, D-8.1.1), selon lequel les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie doivent être au centre des préoccupations relatives au développement durable. Il faut toutefois garder à l'esprit que le déplacement éventuel de la voie ferrée ne constitue pas une solution miracle qui fera disparaître la détresse ressentie par plusieurs personnes et que les manifestations de stress post-traumatique diminueront soudainement. En effet, comme l'a bien souligné D[re] Isabelle Samson, porte-parole du MSSS lors des séances publiques :

> On ne peut pas régler tous les problèmes parce qu'ils sont aussi liés à l'exposition à la tragédie et à d'autres stresseurs qui en ont suivi, mais on peut alléger les souffrances en retirant le stresseur environnemental.
> (DT2, p. 24)

Néanmoins, le comité de pilotage, composé de représentants de divers milieux (municipal, communautaire, affaires, communication et santé) et qui a participé à la rédaction du rapport de l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie, souligne que « la voie de

contournement est le symbole de réparation pour tout le mal subi et ainsi contribuerait au rétablissement de la population de Lac-Mégantic et de la région du Granit » (DB1, p. 42).

- *La commission d'enquête constate que l'option 3, relative à une voie ferrée de contournement, se démarque avantageusement des autres options sur la base de l'analyse multicritère de l'initiateur, laquelle repose sur des considérations techniques, environnementales, d'aménagement et de coûts.*

- ***Avis** – La commission d'enquête est d'avis que, combinés, la longueur de la pente et la forte inclinaison de la voie ferrée actuelle, son degré de courbure et la proximité de nombreuses habitations peuvent être considérés comme des facteurs prépondérants et discriminants dans le choix de l'option ferroviaire en raison de la probabilité d'occurrence d'un accident aux graves conséquences qui serait associé au* statu quo, *même amélioré.*

3.1.2 L'analyse avantages-coûts

L'initiateur a réalisé une analyse avantages-coûts basée sur la méthodologie mise au point par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)[4]. Le recours à cette méthode permet d'estimer les avantages économiques d'un projet et les coûts de chacune des options, comparativement à une option de référence, et ce, afin d'évaluer sa rentabilité pour la société. L'initiateur a utilisé l'option 2 comme base de comparaison dans son analyse (DQ3.1, p. 3). La valeur de ces avantages et de ces coûts est actualisée sur un horizon temporel de 40 ans (au taux de 4 % annuellement), correspondant à la durée de vie des infrastructures construites, afin que la valeur temporelle de l'argent soit prise en compte. Ainsi, les données sur la valeur actualisée nette (VAN) présentées dans le tableau 4 constituent, pour chaque paramètre retenu, la somme de la valeur monétaire actuelle de tous les avantages et coûts qui découlent annuellement de la réalisation et de l'exploitation du projet (DA2, p. 78 à 80).

Pour chaque paramètre relatif aux avantages économiques, l'obtention d'une VAN supérieure à zéro signifie que l'option proposée est avantageuse comparativement au *statu quo* amélioré. Corollairement, une VAN inférieure à zéro signifie que l'option proposée est désavantageuse.

En ce qui a trait aux paramètres relatifs aux coûts, l'obtention d'une VAN inférieure à zéro signifie que l'option à l'étude est avantageuse comparativement au *statu quo* amélioré, alors qu'une VAN supérieure à zéro signifie que les coûts sont plus élevés que ceux du *statu quo* amélioré. Le rapport avantages-coûts d'une option se calcule par la division de la somme des VAN des avantages par la somme des VAN des coûts (Σ VAN avantages/Σ VAN coûts). Ainsi, un résultat final supérieur à 1 signifie que l'option est financièrement avantageuse comparativement à l'option relative au *statu quo* amélioré (DA2, p. 78 à 80).

4. FERLAND, Anne-Marie (2005). *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport*. Service de l'économie et du plan directeur en transport, Direction de la planification, ministère des Transports du Québec.

Tableau 4 L'évaluation comparative des options à l'aide de l'analyse avantages-coûts utilisant l'option 2 (*statu quo* amélioré) comme base de comparaison

Avantages économiques du projet	Option 3 VAN ($)	Option 4 VAN ($)	Option 5 VAN ($)
Gains économiques associés au temps de déplacement	4 056 846	4 108 205	4 147 901
Gains de sécurité d'accidents ferroviaires	87 087 533	91 801 205	90 564 606
Gains de sécurité aux passages à niveau	1 439 055	1 856 998	2 208 451
Variation des polluants atmosphériques des trains	189 004	171 026	(171 918)
Variation des polluants atmosphériques des véhicules	88 889	90 014	90 884
Variation dans les coûts des frais de santé	4 923 738	4 923 738	4 923 738
Gains reliés aux réductions du bruit et des vibrations	2 262 167	2 295 175	2 262 167
Gains reliés à la valorisation des terrains libérés	930 714	975 904	930 714
Gains de coûts d'exploitation des trains	2 359 929	3 286 764	1 330 094
Total des avantages économiques	**103 337 875**	**109 509 030**	**106 286 636**
Coûts économiques du projet			
Coûts nets d'entretien des voies	(4 261 586)	(3 644 354)	(3 782 846)
Coûts d'enlèvement des voies existantes	1 364 251	2 128 744	1 364 251
Coûts nets d'immobilisation	111 520 212	227 263 356	140 476 886
Valeur résiduelle	(10 539 426)	(20 551 880)	(13 014 594)
Total des coûts économiques	**98 083 451**	**205 195 866**	**125 043 696**
Bénéfices économiques nets	**5 254 423**	**(95 686 836)**	**(18 757 060)**
Rapport avantages/coûts	**1,05**	**0,53**	**0,85**

Source : DA2, p. 94.

Sur la base de ces critères, la Ville de Lac-Mégantic conclut que l'option 3 constituerait le meilleur choix pour la société québécoise puisque les bénéfices économiques nets s'élèvent à environ 5 M$/an alors que les options 4 et 5 présentent des pertes économiques d'environ 95 M$ et 18 M$ respectivement. La commission d'enquête note cependant que ces différences découlent essentiellement des coûts nets d'immobilisation, qui sont liés étroitement à la longueur des voies ferrées de contournement.

Comme cette première analyse était incomplète en raison de l'exclusion de l'option 1 et de l'utilisation de l'option 2 comme base de comparaison, la commission la réexamine ici à la lumière des données complémentaires qui incluent l'option 1, telles qu'elles ont été déposées à la commission à la suite de sa demande auprès de l'initiateur (DQ3.1, p. 2 et 3). Les résultats sont présentés au tableau 5.

Tableau 5 L'évaluation comparative des options à l'aide de l'analyse avantages-coûts utilisant l'option 1 (*statu quo*) comme base de comparaison

Avantages économiques du projet	Option 2 VAN ($)	Option 3 VAN ($)	Option 4 VAN ($)	Option 5 VAN ($)
Gains économiques associés au temps de déplacement	-	4 056 846	4 108 205	4 147 901
Gains de sécurité d'accidents ferroviaires	-	288 251 642	291 262 396	288 414 050
Gains de sécurité aux passages à niveau	-	1 439 055	1 856 998	2 208 451
Variation des polluants atmosphériques des trains	-	189 004	171 026	(171 918)
Variation des polluants atmosphériques des véhicules	-	88 889	90 014	90 884
Variation dans les coûts des frais de santé	-	4 923 738	4 923 738	4 923 738
Gains reliés aux réductions du bruit et des vibrations	1 131 083	2 262 167	2 295 175	2 262 167
Gains reliés à la valorisation des terrains libérés	-	930 714	975 904	930 714
Gains de coûts d'exploitation des trains	-	2 359 929	3 286 764	1 330 094
Total des avantages économiques	**1 131 083**	**304 501 984**	**308 970 220**	**304 136 081**
Coûts économiques du projet				
Coûts nets d'entretien des voies	501 695	(3 961 900)	(3 344 668)	(3 483 160)
Coûts d'enlèvement des voies existantes	-	1 364 251	2 128 744	1 364 251
Coûts nets d'immobilisation	10 302 317	121 415 669	237 158 813	150 372 343
Valeur résiduelle	(964 547)	(10 355 813)	(20 368 267)	(12 830 981)
Total des coûts économiques	**9 839 466**	**108 462 208**	**215 574 623**	**135 422 453**
Bénéfices économiques nets	**(8 708 382)**	**196 039 776**	**93 395 598**	**168 713 628**
Rapport avantages/coûts	**0,11**	**2,81**	**1,43**	**2,25**

Source : DQ3.1, p. 3.

Comme dans la première analyse, l'option 3 demeure la plus avantageuse à la différence que ses bénéfices économiques nets sont significativement plus élevés si on la compare à l'option 1. Alors qu'ils s'élèvent à environ 5,2 M$ pour la première analyse, ils sont supérieurs à 196 M$ pour la deuxième. Pour sa part, l'option 2 demeure désavantageuse par rapport à l'option 1 avec une différence d'environ 8,7 M$.

Ce bond dans les bénéfices économiques nets de l'option 3, de même que dans ceux des options 4 et 5, s'explique principalement par la forte augmentation des gains en sécurité liés aux accidents ferroviaires. Comparés avec l'option 2 (tableau 4), ces gains s'élèvent à 87,1 M$, 91,8 M$ et 90,6 M$ pour les options 3, 4 et 5 respectivement. Si l'analyse utilisait plutôt l'option 1 comme base de référence, ces gains totaliseraient plutôt 288 M$ pour les options 3 et 5 et 291 M$ pour l'option 4 (tableau 5).

Or, dans la présentation des nouveaux résultats, l'initiateur précise que « la valeur de l'impact d'un accident demeure la même [qu'il s'agisse de l'option 1 ou 2], la voie étant toujours située au centre-ville » (DQ3.1, p. 3). Dans ce contexte, la commission ne comprend pas comment ces écarts peuvent atteindre près de 200 M$. En effet, si la valeur de l'impact d'un accident devait être similaire pour les options 1 et 2 comme le prétend l'initiateur, il serait vraisemblable que l'analyse avantages-coûts aille dans le même sens en ce qui a trait aux « gains de sécurité d'accidents ferroviaires ».

- *La commission d'enquête constate que, selon l'approche de l'initiateur, l'option 3 relative à la relocalisation de la voie ferrée est la plus avantageuse sur le plan de l'analyse avantages-coûts.*

- ***Avis** – La commission d'enquête juge opportun que l'initiateur réexamine son analyse avantages-coûts en considérant l'option 1, relative au* statu quo, *comme base de comparaison pour s'assurer de sa justesse et de l'absence d'incohérences.*

3.2 Les options ferroviaires privilégiées par les participants

Les observations et l'analyse des options ferroviaires privilégiées par les participants sont articulées autour de deux sources de renseignements : les pétitions et la grille d'analyse conçue par la commission d'enquête.

3.2.1 Les pétitions

À l'été 2013, moins d'un mois après la tragédie, 26 médecins de la région déposaient une pétition[5] au conseil municipal de la ville de Lac-Mégantic et demandaient le retrait de la voie ferrée du centre-ville (DM1.1, p. 3). Il en est de même pour une pétition citoyenne[5] totalisant 3 665 signatures (DM1.2, p. 1 et 2). Ce faisant, les signataires de ces deux pétitions rejetaient le *statu quo* et se prononçaient pour une voie de contournement comme seule option valable.

A contrario, une pétition signée par 350 personnes a été déposée à la commission d'enquête et les signataires s'opposent à une voie de contournement puisque des terres agricoles seraient touchées et que des résidences se trouveraient à proximité de la nouvelle voie (DC1).

La commission est tout à fait consciente que l'acceptabilité sociale n'est pas seulement affaire de sondages positifs ou du nombre de mémoires favorables ou défavorables reçus. Mais de telles informations témoignent tout de même du fait que le choix populaire n'est pas univoque. Ces documents ne permettent cependant pas de comprendre les raisons qui *justifient tel ou tel autre positionnement.*

5. Cette pétition peut être consultée en ligne à www.signons.ca.

- *La commission d'enquête constate que trois pétitions ont été portées à son attention et que deux de celles-ci privilégient une voie ferrée de contournement. Elle note cependant que ces deux pétitions datent de 2013, soit la même année que celle au cours de laquelle la catastrophe ferroviaire est survenue.*

3.2.2 La grille d'analyse

Afin de dégager un portrait des tendances populaires exprimées au cours des travaux de la commission, une grille basée sur les déterminants de l'acceptabilité sociale a été mise au point. À cette fin, la commission d'enquête[6] a identifié dans la littérature scientifique les facteurs les plus susceptibles d'influer sur l'acceptabilité sociale des options relatives aux voies ferrées. Ces facteurs lui ont permis d'établir un bilan qui met en perspective le choix plus fondamental entre le *statu quo*, fusse-t-il amélioré, et la voie de contournement.

Cette grille a été utilisée pour l'analyse des mémoires déposés et des interventions des participants aux séances publiques. Afin de mieux comprendre les choix populaires, la commission d'enquête a également utilisé cette grille pour l'élaboration d'un questionnaire spécifique pour ses travaux. Ce dernier a été conçu pour que d'autres moyens d'expression soient rendus accessibles, puisqu'il peut être difficile pour certaines personnes de s'exprimer en public sur tout sujet touchant de près leur expérience personnelle de la tragédie. Il ne s'agit certainement pas d'un sondage ou d'un référendum, d'autant plus que le nombre de répondants n'est pas très élevé et que l'échantillon ne peut en aucun cas être considéré comme représentatif de la population. L'objectif du questionnaire consiste plutôt à fournir à la commission des repères pour mieux comprendre les positions et les nuances dont ils sont porteurs à l'égard des cinq options de voie ferrée.

Le tableau 6 présente les résultats qui intègrent les réponses aux questionnaires, l'analyse des grilles d'évaluation synthétisant les témoignages lors des séances publiques et les mémoires, pour un total d'environ 200 participants. Comme des personnes auraient pu intervenir à la fois en séance publique, déposer un mémoire et répondre au questionnaire, la commission a pris grand soin d'éliminer les doublons ou les triplons.

6. En collaboration avec D[res] Geneviève Brisson et Marie-José Fortin, du Département sociétés, territoires et développement de l'Université du Québec à Rimouski.

Tableau 6 Les facteurs déterminants de l'acceptabilité des options ferroviaires chez les participants à la consultation publique

L'option ou les options suivantes présentent...	Options				
	1	2	3	4	5
... une diminution du trafic dans votre quartier	72	22	35	29	27
... une réduction du risque d'accidents et de déversements de matières dangereuses	68	26	49	36	36
... une réduction du risque sur votre santé et celle de votre famille	78	31	41	32	32
... une plus grande quiétude et plus de tranquillité	79	33	48	37	35
... un regain des forces physiques et psychologiques	69	24	44	32	31
... une cicatrisation des plaies et des souvenirs liés à la catastrophe	66	25	46	34	33
... une amélioration de la fluidité de la circulation routière et une diminution du nombre de passages à niveau	65	21	39	28	30
... une augmentation de la valeur des propriétés	74	27	34	24	22
... une relance de l'économie locale et régionale	71	24	43	29	27
... une diminution des nuisances comme le bruit, les poussières et les vibrations	70	26	35	26	22
... une amélioration de la qualité visuelle des paysages	72	23	35	26	23
... une perception favorable de la qualité de vie	72	29	46	34	31
... une amélioration des lieux favorisant les rencontres	69	23	37	26	26
... une plus grande justice entre les citoyens et les villes concernés	79	30	36	18	15
TOTAL	**1 004**	**364**	**568**	**411**	**390**

L'option obtenant le plus haut pointage est perçue comme étant celle qui présente les meilleures retombées. Ainsi, l'option 1 obtient les scores les plus élevés tant pour l'ensemble des facteurs que pour chacun d'eux considérés isolément. Le score global de 1 004 est environ du double des scores relatifs à chacune des voies de contournement. Quant à l'option 3, c'est la voie de contournement qui présente le plus de retombées positives.

- *La commission d'enquête constate que les participants à la consultation publique perçoivent majoritairement que le* statu quo *est l'option ferroviaire qui présente les meilleures retombées. En conséquence, aucune des voies de contournement proposées ne semble répondre adéquatement et de façon satisfaisante à leurs attentes.*

- *La commission d'enquête constate que les participants à la consultation publique perçoivent que l'option 3 présente les meilleures retombées pour une voie ferrée de contournement.*

- ***Avis** – Considérant que l'option 1, relative au* statu quo, *n'a pas été évaluée par l'initiateur, qu'elle est perçue comme ayant les meilleures retombées et qu'elle est la plus acceptée par les participants à la consultation publique, la commission d'enquête est d'avis que cette option devrait être rigoureusement documentée et bien expliquée aux populations concernées par le projet de voie ferrée.*

Les points d'intérêt pour l'analyse

La disparité géographique

Soupçonnant une polarisation des choix qui témoignerait alors d'un clivage géographique entre les participants favorables au *statu quo* (ou *statu quo* amélioré) et ceux optant pour une des trois options de contournement, il devenait alors pertinent de vérifier cette hypothèse. Le tableau 7 permet d'observer une tendance nette des participants de Frontenac pour le *statu quo* ou le *statu quo* amélioré alors que ceux de Lac-Mégantic sont plutôt divisés entre le *statu quo* et une voie de contournement. Quant aux participants de Nantes, considérant leur faible nombre, il serait téméraire de tirer une conclusion définitive.

Tableau 7 L'acceptation sociale du *statu quo* et des options de contournement en fonction du lieu de résidence des participants

Lieu de résidence	*Statu quo* (options 1 et 2)	Voie de contournement (options 3, 4 et 5)
Frontenac	30	4
Lac-Mégantic	59	43
Nantes	1	4
Autres	15	11

- *L'évaluation de la commission d'enquête permet de constater la présence de disparités géographiques dans l'acceptation sociale des options relatives à la voie ferrée alors que les participants de la Municipalité de Frontenac sont très majoritairement pour le* statu quo *ou le* statu quo *amélioré, contrairement à ceux de la Ville de Lac-Mégantic qui sont plutôt divisés quant à l'expression de leur préférence pour le* statu quo *ou pour une voie de contournement.*

L'absence de l'option 1 de l'examen dans l'étude de faisabilité

La commission d'enquête s'étonne que l'initiateur n'ait pas jugé utile et pertinent d'évaluer l'option 1. Comme rapporté précédemment, celui-ci l'a soustraite de son évaluation sur la base des recommandations de l'Association des chemins de fer du Canada à partir desquelles il a été proposé de mettre en place des mesures d'atténuation standard (DA2, p. 7) l'amenant ainsi à l'option 2, soit le *statu quo* amélioré. L'exclusion de l'option 1 découle également de la nécessité d'une intervention et de la synthèse de la problématique telles que définies et présentées dans les documents de l'initiateur (DA3, p. 20 à 22). Cependant, le fait que l'option 1 ait été rejetée d'office par la Ville de Lac-Mégantic et qu'elle ne faisait pas partie intégrante des solutions envisagées a non seulement exclu cette option d'un réel débat public, mais a empêché qu'elle soit clairement expliquée et comprise sous tous ses aspects.

Tout au plus la porte-parole de la Ville de Lac-Mégantic a indiqué à la commission qu'une soirée d'information publique a été tenue en mai 2016. Au cours de cette rencontre, les cinq options ont été présentées avant qu'il soit recommandé d'étudier l'option 3 de façon minutieuse (M[me] Marie-Claude Arguin, DT1, p. 120 et 121). Or, information et consultation ne sont pas synonymes et, outre les évaluations scientifiques et techniques réalisées

jusqu'à maintenant, aucun des critères utilisés dans l'étude de faisabilité ne témoigne de façon évidente de la prise en compte des préoccupations, des appréhensions et des volontés populaires.

Cet aspect est névralgique, surtout dans un contexte où les réactions et les volontés tant individuelles que populationnelles peuvent substantiellement fluctuer dans le temps. La Ville de Lac-Mégantic ainsi que les deux municipalités voisines auraient donc certainement gagné à procéder à une consultation en bonne et due forme et à demeurer à l'écoute de leur population respective.

Un citoyen a d'ailleurs témoigné de cette lacune dans les initiatives d'information de la Ville de Lac-Mégantic en indiquant que :

> [...] les citoyens n'ont jamais fait partie de la solution. On les a tenus à l'écart, convaincus que le jeu des relations et contacts ferait le travail. En choisissant la joute politique, on a privé la population d'un projet collectif qui aurait grandement contribué à son rétablissement.
> (M. Paul Dostie, DM14, p. 1)

De son côté, la porte-parole du MSSS a précisé que des projets mobilisateurs et positifs (par les gens et pour les gens) avaient le pouvoir de favoriser non seulement la résilience des individus touchés par la tragédie, mais aussi la résilience communautaire (D[re] Isabelle Samson, DT1, p. 113 et 114).

- ***Avis*** *– La commission d'enquête est d'avis que l'absence de l'option 1 dans l'étude comparative des options par la Ville de Lac-Mégantic n'a pas permis son évaluation rigoureuse et fine et a entraîné son exclusion d'un réel débat public tout en empêchant que celle-ci soit publiquement explicitée.*

- ***Avis*** *– La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Lac-Mégantic et les municipalités voisines, Nantes et Frontenac, devraient coordonner leurs efforts pour s'assurer que l'évaluation rigoureuse de l'option 1 soit clairement présentée et expliquée dans le cadre d'une large consultation publique.*

La mouvance temporelle des choix populaires

Alors qu'en 2013, immédiatement après la tragédie, l'urgence de construire une voie de contournement semblait unanime sinon consensuelle, tel ne semble pas être le cas aujourd'hui. Ce fait semble se dégager de la consultation publique. Plusieurs hypothèses peuvent expliquer cette différence, qui semble récurrente dans des situations comparables. Cependant, la commission n'a pas pour rôle d'expliquer ce changement, mais bien d'en prendre acte.

Tel que présenté au chapitre 2, plusieurs participants aux séances publiques ont évoqué le fait que l'accident était tributaire d'erreurs humaines, du laxisme quant à l'entretien de la voie ferrée, de mesures de sécurité insuffisantes pour le transport du pétrole ou encore du

risque extrêmement faible qu'un tel accident ne se reproduise. Mais ces aspects, aussi importants soient-ils, ne peuvent occulter trois faits incontournables que la porte-parole de l'initiateur et directrice générale de la Ville de Lac-Mégantic a bien soulignés et que la commission rapportait précédemment dans ce chapitre : la pente de la voie ferrée actuelle (option 1) entre Nantes et Lac-Mégantic est très abrupte, la courbe de cette voie est très accentuée au centre-ville de Lac-Mégantic et cette voie ferrée passe dans une zone à forte densité résidentielle.

L'amélioration de la structure ferroviaire et de son entretien ou la mise en place de mesures rigoureuses et adéquates pour le transport de matières dangereuses, aussi nécessaires et louables soient-elles, ne pourraient d'aucune façon compenser pour la pente et la courbe, des facteurs de risque prépondérants et discriminants. La commission d'enquête comprend d'ailleurs mal que la courbe de la voie ferrée actuelle, construite après la catastrophe, soit plus prononcée (8 degrés comparativement à 4 degrés 25 minutes) qu'elle ne l'était auparavant, alors que les trains continuent de transporter des matières dangereuses. De plus, le maintien de tels facteurs est questionnable alors que l'option 1 fait même abstraction des recommandations de l'Association des chemins de fer du Canada selon lesquelles des mesures d'atténuation standard doivent minimalement être mises en place.

Ainsi, le fait que l'option 1 ait été identifiée par une majorité de répondants comme étant la plus acceptable socialement ne signifie pas que la voie ferrée actuelle ne comporte pas de risques, même dans des conditions opérationnelles et techniques optimales. Comme le précisait à juste titre le porte-parole du BST lors des séances publiques :

> La plupart du temps, quand on fait nos enquêtes, ce qu'on découvre c'est des manquements, des risques qui n'ont pas été identifiés, des changements dans les opérations qui nécessitaient des révisions aux analyses de risques qui n'ont pas été faites ou qui étaient incomplètes. Des manquements au niveau de la gestion des risques au point de vue de l'entretien, au point de vue de la formation, au point de vue des procédures d'opération, la vitesse.
> (M. Jean Laporte, DT2, p. 81)

Pour la commission d'enquête, l'acceptation sociale de l'option 1 devrait sous-tendre également une acceptation volontaire des risques qui lui sont associés. Mais est-ce bien le cas ? Devrait-on alors déduire que les gens les assumeront avec responsabilité et lucidité ? Ces questions soulèvent un dilemme éthique si on considère les facteurs prépondérants et discriminants soulevés précédemment, auxquels s'ajoutent des risques encore inconnus aujourd'hui. Ce dilemme est encore plus évident en raison de l'augmentation du risque potentiel associé à la courbe de la voie ferrée actuelle, beaucoup plus prononcée qu'avant la catastrophe. Qui plus est, cette acceptabilité sociale des risques heurte plusieurs principes de développement durable, en particulier ceux relatifs à la prévention (qui préconise la mise en œuvre de mesures d'atténuation et correctives à la source en présence d'un risque connu) et à la précaution (qui préconise notamment l'évitement des dommages potentiels graves même en l'absence de certitude scientifique). Enfin, pour qu'il y ait acceptation, encore faut-il que celle-ci découle d'une compréhension complète du dossier.

Or, tel n'est vraisemblablement pas le cas en raison de la faible documentation de l'option 1 par l'initiateur.

- *La commission d'enquête constate que certains positionnements populaires concernant la voie ferrée ont fluctué avec le temps et qu'ils peuvent être porteurs de considérations éthiques.*

- ***Avis** – La commission d'enquête estime que la courbe plus prononcée de la nouvelle voie ferrée qui traverse actuellement le centre-ville de Lac-Mégantic accroît le risque potentiel d'accidents et amplifie le dilemme éthique entre choix populaire et choix sécuritaire.*

3.3 Les positions de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac

La Ville de Lac-Mégantic et les municipalités de Nantes et de Frontenac seraient toutes trois touchées par un éventuel réaménagement de la voie ferrée, et ce, peu importe si c'est l'option 3, 4 ou 5 qui devait être retenue.

La population de Lac-Mégantic ayant été singulièrement et gravement atteinte par la catastrophe ferroviaire de l'été 2013, il n'est donc pas surprenant que son administration ait entrepris des actions visant la reconstruction du centre-ville. Parallèlement, elle amorçait une réflexion afin de « démontrer l'opportunité de réaliser un projet d'amélioration de la sécurité ferroviaire pour les résidents de Lac-Mégantic » (DA4, p. 4).

Pour le maire de cette ville, M. Jean-Guy Cloutier, la présence de la voie ferrée constitue un obstacle à la relance économique de la ville et du centre-ville, alors que la reconstruction requiert tout simplement son retrait (DM16, p. 2 et 3). Il soutient également que la voie de contournement constitue « la seule solution qui permettrait le rétablissement de la communauté » (*ibid.*, p. 2). À cet effet, plusieurs résolutions ont été adoptées par le conseil de ville notamment pour sécuriser la voie ferrée et pour assurer le financement des travaux relatifs à une voie de contournement (DQ2.1 à DQ2.5). Les nombreuses démarches entreprises par la Ville tout comme sa participation soutenue à la réalisation des études menées jusqu'à maintenant pour trouver une solution de rechange à la voie ferrée actuelle témoignent sans équivoque de sa préférence pour l'option 3.

M. Jean-Denis Cloutier, maire de la municipalité de Frontenac, a présenté à la commission d'enquête les démarches de consultation citoyenne réalisées sur son territoire relativement à la voie de contournement. Il en est clairement ressorti que « le déplacement de la voie ferrée ne constituait pas une solution valable [...et] qu'il n'y aurait pas eu cet accident épouvantable n'eut été du laxisme du ministère des Transports fédéral à faire respecter les normes minimales de sécurité » (DT3, p. 34).

Le conseil de la municipalité de Frontenac est néanmoins favorable à une voie de contournement et appuie l'option 3. Il le fait d'abord en raison de la fragilisation de l'état

de santé des résidents de Lac-Mégantic depuis la tragédie. Il invoque ensuite l'importance de l'adoption d'une vision régionale qui reconnaît que les municipalités voisines bénéficieraient du développement économique de Lac-Mégantic (DM13, p. 3 ; M. Jean-Denis Cloutier, DT3, p. 39).

> Il appartenait au conseil municipal de la Municipalité de Frontenac de se positionner en prenant en compte, d'une part, l'opposition de certains citoyens et, d'autre part, la situation particulièrement éprouvante vécue par les citoyens de la ville de Lac-Mégantic et qui semble perdurer par la présence de la voie ferrée [...] le conseil de la Municipalité de Frontenac appuie l'option 3 [...]
> (Municipalité de Frontenac, DM13, p. 3)

Cet appui est cependant assorti de conditions, dont une modulation qui vise principalement à ce que le nouveau tracé de la voie ferrée soit situé sur le trécarré des lots, évitant ainsi de couper en deux certaines propriétés agricoles et forestières (*ibid.*, p. 3 ; DM13.1). De plus, la Municipalité de Frontenac souhaite que les citoyens qui seraient éventuellement touchés par la nouvelle voie ferrée soient consultés et que des « solutions pouvant aller jusqu'à impliquer une relocalisation » puissent être envisagées (DM13, p. 5).

Si l'ensemble des conditions posées par la municipalité de Frontenac ne devait pas être satisfait, celle-ci n'aura « d'autre choix que d'appuyer [ses] citoyens qui refusent le déplacement de la voie ferrée actuelle, et nous recommandons le *statu quo* (option 1) avec contrôle de la sécurité augmenté, l'ajout d'un autre conducteur, la limitation de vitesse et la vérification plus poussée de l'état des rails » (*ibid.*).

Le maire de la municipalité de Nantes, M. Jacques Breton, souligne que « la voie de contournement ferroviaire est essentielle pour le bien de tous » (DM18, p. 6). Malgré ce soutien, la municipalité n'appuierait l'option 3 que si des corrections étaient apportées pour que la protection du lac de l'Orignal soit accrue et pour qu'une distance adéquate entre la nouvelle voie ferrée et les résidences limitrophes soit assurée (DM18, p. 4 et 5 ; DT3, p. 56). À l'instar de son collègue de Frontenac, il considère que cette voie de contournement doit être vue comme « une solution au mal-être qu'il y a dans la région pour bien des gens qui voient le train de beaucoup trop près, et ainsi donner un coup de main à l'économie de la région qui en a grandement besoin » (DM18, p. 5). Il note enfin une solidarité entre sa municipalité, celle de Frontenac et la Ville de Lac-Mégantic (*ibid.*). Pour la commission d'enquête, il s'agit d'un témoignage tangible d'un volet important de l'acceptabilité sociale.

- *La commission d'enquête note que l'option 3, relative à la voie ferrée de contournement, fait consensus chez les élus de la ville de Lac-Mégantic et des municipalités de Nantes et de Frontenac. La commission comprend également que des discussions doivent être poursuivies pour que des solutions respectant les conditions exigées par les parties prenantes soient trouvées avant qu'une entente finale soit conclue.*

3.4 L'avancement du dossier et ses enjeux

Tel qu'il a été mentionné précédemment, la Ville de Lac-Mégantic a choisi d'entreprendre les démarches nécessaires à sa reconstruction et de « Réinventer la ville ». Selon elle, cette réinvention passe par une incontournable relocalisation de la voie ferrée à l'extérieur de son centre-ville. C'est dans ce contexte que la Ville de Lac-Mégantic a commandé une étude de faisabilité qui a permis de dégager cinq options de voies ferrées. Elle concluait que l'option 3 relative à une voie de contournement se démarquait et devrait être retenue pour la réalisation d'une étude approfondie. Cette section aborde donc les démarches qui ont été entreprises depuis et cible quelques enjeux qui ont été soulevés, qui ont fait l'objet de discussions au cours de la consultation publique et qui mériteraient sans doute une attention particulière au cours des étapes ultérieures.

3.4.1 L'évaluation en continu de l'option 3

Pour obtenir le pouls de la population de la région de Lac-Mégantic quant au choix de l'option ferroviaire et dans sa volonté de faire progresser la réflexion collective à ce sujet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a mandaté le BAPE, au printemps 2017, pour la tenue d'une consultation publique. La présente commission d'enquête a donc été constituée.

Mais avant même que la commission n'ait amorcé ses travaux, la Ville de Lac-Mégantic, sans doute dans sa volonté d'être proactive et diligente, a déposé, en janvier 2016, un avis de projet au MDDELCC pour obtenir les directives qui lui permettaient d'entreprendre une étude d'impact sur l'environnement de l'option 3 qu'elle privilégiait.

Selon l'information obtenue de l'initiateur lors des séances publiques, l'étude d'impact devait être prête à la fin juin 2017 (M. Jean Hardy, DT1, p. 14 ; M. Denis Talbot, DT1, p. 48), soit avant même le dépôt du rapport de la présente commission. Le porte-parole du MDDELCC a toutefois précisé, au cours des séances publiques, qu'à la lumière de ce rapport, rien n'interdirait au ministère de demander l'examen d'une autre option si cela apparaissait pertinent (*ibid.*, p. 49). L'étude d'impact en cours inclurait également un modèle d'affaires. Ce modèle devrait notamment apporter des réponses à plusieurs questions fondamentales sur le financement d'une éventuelle voie de contournement, sur son exploitation et sur le rôle que jouerait l'actuel propriétaire de la voie ferrée.

Les conclusions du modèle d'affaires constituent un aspect important du projet. Elles serviront notamment à orienter les décisions futures des gouvernements du Québec et du Canada quant à leur participation financière et à la poursuite des démarches. Si elle devait obtenir les autorisations et l'assentiment souhaités, la Ville de Lac-Mégantic procéderait ensuite avec un avant-projet qui déboucherait sur les étapes de l'ingénierie et de la conception : relevés de terrain, forages géotechniques, arpentage, déboisement d'une ligne de centre, etc. Si cette phase se réalisait au moment prévu, soit au début de 2018, la mise

en service de la voie de contournement pourrait se concrétiser en 2022 (M. Jean Hardy, DT1, p. 13 et 14).

- *La commission d'enquête constate que l'étude d'impact sur l'environnement relative à l'option 3 est en voie de finalisation avant même le dépôt du rapport d'enquête de la présente commission. Même si cette situation lui paraît pour le moins singulière, la commission note qu'elle ne constitue pas un obstacle à l'examen approfondi d'une autre option, si nécessaire.*

3.4.2 La définition du rôle du *Central Maine & Quebec Railway*

Jusqu'à maintenant, le rôle du propriétaire actuel de la voie ferrée, le *Central Maine & Quebec Railway* (CMQR), est relativement restreint. Selon la porte-parole de la Ville de Lac-Mégantic, il ne devrait pas s'opposer à une éventuelle voie de contournement et il souhaite agir en bon partenaire dans ce projet sans évidemment subir de pertes financières (M[me] Marie-Claude Arguin, DT3, p. 5).

Par ailleurs, aucune décision n'a encore été prise quant à l'identité du responsable du projet et à son financement, à sa construction éventuelle et à son entretien. Ces responsabilités pourraient échoir au gouvernement du Québec ou à celui du Canada, à la Ville de Lac-Mégantic seule ou avec d'autres municipalités ou encore à CMQR (M[me] Marie-Claude Arguin, DT1, p. 104 et DT3, p. 69).

- *La commission d'enquête note que le rôle du propriétaire actuel de la voie ferrée, le* Central Maine & Quebec Railway, *dans le cadre de ce projet n'est ni défini ni arrêté et que sa participation financière n'est pas établie.*

3.4.3 Le passage de la voie ferrée près des résidences

Un des enjeux fréquemment soulevés au cours des séances publiques a été celui de la distance entre les résidences et la nouvelle voie ferrée éventuelle. À cet effet, les données que l'initiateur a fournies démontrent que la construction d'une voie de contournement contribuerait à réduire le nombre de bâtiments situés à moins de 500 m de l'emprise. On observe les réductions les plus significatives dans la catégorie des résidences, soit environ 1 500 dans le contexte actuel. On en dénombrerait 186 à moins de 500 m du tracé avec l'option 3, 147 avec l'option 4 et 177 avec l'option 5.

Malgré les diminutions projetées, des participants appréhendent la possibilité que le déplacement de la voie ferrée se traduise par une baisse de leur qualité de vie. Ils tiennent à éviter qu'une voie ferrée de contournement soit porteuse d'un déplacement spatial du problème de proximité et que des résidents qui ont sciemment choisi de s'établir à plusieurs kilomètres de la voie ferrée actuelle se voient imposer de vivre à proximité de la nouvelle voie.

L'initiateur est conscient de cette réalité et sa porte-parole s'est engagée, au cours des séances publiques, à ce que, avant la construction éventuelle d'une voie ferrée de contournement, tout soit mis en œuvre pour arriver à des ententes satisfaisantes avec les

personnes dont les résidences se retrouveraient à proximité (M^me^ Marie-Claude Arguin, DT2, p. 91 et 92). La commission d'enquête est consciente du fait qu'il faudra définir la notion de proximité, mais cet engagement témoigne d'une volonté d'arriver à des compromis mutuellement acceptables.

- ***Avis*** *– La commission d'enquête note que la notion de proximité entre les résidences et la voie ferrée constitue un enjeu important. En conséquence, elle est d'avis que des modalités de cohabitation devraient éventuellement être bien définies dans le cadre d'une étude d'impact et que l'initiateur devra manifester une réelle volonté d'en arriver à des accommodements acceptables avec les résidents touchés.*

3.4.4 Les règles de sécurité et les mesures d'urgence

Quelle que soit l'option retenue, il faudra certainement resserrer les règles de sécurité et s'assurer de l'efficacité des mesures d'urgence. Bien sûr, toutes les entreprises de transport sont responsables de la gestion des risques pour la sécurité de leur exploitation. Dans plusieurs cas, cela se limite à une simple conformité à la réglementation. Or, cette dernière ne peut encadrer tous les risques propres à une activité donnée. Aussi, « [...] le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a maintes fois souligné les avantages des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), qui sont des cadres reconnus à l'échelle internationale qui permettent aux entreprises de gérer efficacement les risques et de rendre leur exploitation plus sécuritaire » (DB13, p. 1). Cet aspect mériterait certainement un examen approfondi dans le cadre de l'étude d'impact en préparation.

Par ailleurs, questionnée sur les mesures d'urgence mises en place depuis la catastrophe de 2013, la porte-parole de la Ville de Lac-Mégantic a précisé que le personnel du Service de sécurité incendie a reçu une formation adéquate en ce qui a trait aux interventions nécessaires en cas de déversement de matières dangereuses. Elle rappelait également que si les pompiers n'ont pu faire grand-chose face à l'ampleur de l'incendie qui a suivi le déraillement de 2013, ils ont réussi malgré tout à mettre en place des mesures qui auront permis de délimiter un périmètre de sécurité tout en procédant à de multiples évacuations, des actions qui font partie intégrante du plan d'intervention d'urgence (M^me^ Marie-Claude Arguin, DT2, p. 51).

Même si la question de la coordination des cellules de crise n'a pas encore fait l'objet d'une entente finale entre les gouvernements du Québec et du Canada, la Ville dispose d'outils ou en conçoit pour répondre plus efficacement à une éventuelle situation d'urgence. De plus, depuis 2013, et sans qu'une réglementation l'y oblige, CMQR transmet à la Ville de Lac-Mégantic avant le passage des trains, toute l'information relative aux quantités et à la nature des matières dangereuses transportées. Cette initiative de l'entreprise constitue un cas unique à l'échelle canadienne. En cas de nouveau déraillement, les pompiers auraient ainsi accès à une information essentielle sur la nature des combustibles ou des substances dangereuses. Cette information permettrait également aux pompiers d'appliquer plus

rapidement des mesures de contrôle spécifiques (M[me] Marie-Claude Arguin, DT1, p. 36 et DT2, p. 6, 54 à 56 ; M. Steve Boivin, DT1, p. 38 et 39).

En ce qui a trait à la conception de nouveaux outils, la Ville de Lac-Mégantic dit avoir tiré plusieurs leçons de la tragédie. Elle procède actuellement à une simplification du processus de déclenchement de ses mesures d'urgence. La procédure était auparavant contenue dans un document volumineux auquel personne n'a pu avoir accès le 6 juillet 2013. La Ville a également constaté qu'un événement tragique de grande ampleur prend rapidement une dimension régionale. L'intervention des services d'urgence des autres municipalités s'est rapidement révélée nécessaire, mais cette collaboration a fait ressortir des différences significatives au chapitre des façons de faire. Les municipalités de la MRC du Granit ont donc entrepris une démarche d'harmonisation de leurs plans d'intervention d'urgence afin d'améliorer l'efficacité de leurs actions conjointes (M[me] Marie-Claude Arguin, DT2, p. 52 à 54).

- ***Avis*** *– La commission d'enquête note que des modifications sont en cours pour améliorer la sécurité du transport ferroviaire et les mesures d'urgence. Elle est d'avis que l'examen des nouvelles mesures gagnerait à être intégré dans l'étude d'impact pour déterminer si elles sont adaptées au contexte de Lac-Mégantic.*

Conclusion

Cette consultation publique a permis aux participants de s'informer, de s'exprimer et de faire progresser la réflexion collective sur les cinq options relatives à la voie ferrée qui traverse actuellement le centre-ville de Lac-Mégantic. Plusieurs intervenants l'ont également utilisée comme tribune pour souligner publiquement leur souffrance depuis l'avènement de la catastrophe ferroviaire. Leurs commentaires étaient donc souvent empreints d'émotion et de tristesse et, à l'occasion, d'impatience à l'égard de la lenteur de l'avancement du dossier.

La commission d'enquête reconnaît que trois pétitions ont été portées à son attention et que celles-ci privilégient très majoritairement une voie ferrée de contournement. Deux d'entre elles datent de 2013, soit l'année de la catastrophe. Néanmoins, la consultation publique a permis à la commission de constater que le positionnement social est aujourd'hui nettement divisé et que les participants perçoivent majoritairement l'option 1 relative au *statu quo* comme étant celle qui présente les meilleures retombées. En conséquence, aucune voie de contournement ne semble répondre adéquatement et de façon satisfaisante à leurs attentes.

Or, l'initiateur du projet, la Ville de Lac-Mégantic, a exclu d'office l'option 1 de son analyse comparative des options, empêchant ainsi qu'elle soit explicitée et soumise à un réel débat public. Plusieurs facteurs ont été pris en compte pour justifier cette exclusion, en particulier la forte déclivité de la voie ferrée actuelle, sa courbure prononcée et son passage dans une zone densément peuplée. La commission d'enquête est d'avis que ces facteurs méritent d'être considérés comme prépondérants et discriminants dans le choix de l'option ferroviaire en raison de la probabilité d'occurrence d'un autre accident aux graves conséquences, assimilable au *statu quo*. Qui plus est, la courbe de la voie ferrée reconstruite après la catastrophe est encore plus prononcée qu'auparavant, la rendant ainsi encore plus prépondérante dans le choix des options. Cela ne justifie cependant pas le fait que l'option 1 n'ait pas fait l'objet d'une évaluation fine et rigoureuse. Même si la commission d'enquête a demandé à l'initiateur de lui fournir certaines données relatives au *statu quo*, celles-ci ne peuvent être considérées que comme étant fragmentaires.

Néanmoins, la commission d'enquête constate que, selon l'évaluation de l'initiateur, l'option 3 relative à une voie ferrée de contournement se démarque avantageusement des autres. Cette option a donc été retenue par la Ville de Lac-Mégantic et elle fait également consensus chez ses élus ainsi que chez ceux de ses municipalités voisines, Nantes et Frontenac. Toutefois, ce consensus est conditionnel à l'aboutissement de discussions qui doivent se poursuivre pour que des solutions satisfaisantes aux exigences des différentes parties prenantes soient trouvées.

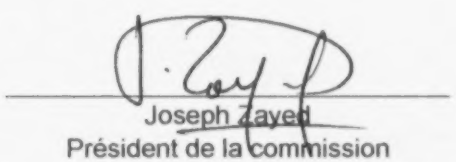
Vraisemblablement motivée par son désir d'être proactive et diligente, la Ville de Lac-Mégantic a déposé, en janvier 2016 (soit avant même le début du mandat de la présente commission d'enquête), un Avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour obtenir les directives qui lui permettaient d'entreprendre une étude d'impact de l'option 3 qu'elle

privilégiait. Cette étude est d'ailleurs pratiquement terminée. Même si cette situation lui paraît pour le moins singulière, la commission note qu'elle ne constitue pas un obstacle à l'examen approfondi d'une autre option, si nécessaire.

L'ensemble de ces facteurs, observations et constatations amènent la commission d'enquête à conclure :

- que l'acceptation sociale de l'option 1, relative au *statu quo*, exige une documentation rigoureuse et son explicitation aux populations concernées par le projet pour que l'on s'assure d'une pleine compréhension des enjeux rattachés au maintien de la voie ferrée au centre-ville de Lac-Mégantic ;
- que la Ville de Lac-Mégantic et ses municipalités voisines, Nantes et Frontenac, devraient coordonner leurs efforts pour informer et consulter adéquatement leurs populations sur cette option ;
- que la documentation et l'analyse de l'option 1 soient intégrées à l'étude d'impact en préparation et qu'un chapitre particulier soit consacré aux démarches qui auront été entreprises auprès des populations concernées et aux conclusions qui s'en dégagent ;
- que l'acceptation sociale de l'option 1 sous-tend une acceptation volontaire des risques qui lui sont associés, s'éloignant ainsi de certains principes de développement durable, en particulier ceux relatifs à la prévention, à la précaution et à la protection de la santé ;
- qu'à ce stade-ci de l'analyse de l'initiateur, l'option 3 représente la voie de contournement la plus avantageuse et qu'elle mérite une attention particulière en raison de ses avantages tant environnementaux que sociaux et économiques.

Fait à Québec,



Joseph Zayed
Président de la commission
chargée de la consultation publique

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Jean-François Bergeron, analyste
Karine Jean, analyste

Avec la collaboration de :
Lynda Carrier, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Karine Lavoie, conseillère en communication
Ginette Otis, agente de secrétariat

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2) était de tenir une consultation publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 23 mai 2017.

La commission d'enquête et son équipe

La commission	Son équipe
Joseph Zayed, président	Jean-François Bergeron, analyste Lynda Carrier, coordonnatrice Karine Jean, analyste Karine Lavoie, conseillère en communication Ginette Otis, agente de secrétariat Avec la collaboration de : Virginie Begue, chargée de l'édition Karine Fortier, responsable de l'infographie Avec l'aide ponctuelle de : René Beaudet, secrétaire et directeur général de l'administration et des communications Diane Paquin, directrice des communications

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

10 mai 2017	Rencontre préparatoire avec D[re] Isabelle Samson, du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie, auteure du rapport *Emplacement de la voie ferroviaire à Lac-Mégantic : pertinence d'une évaluation d'impact sur la santé*.
16 mai 2017	Rencontres préparatoires tenues à Québec avec les personnes-ressources et l'initiateur, soit la Ville de Lac-Mégantic.

Consultation publique

Les 29 et 30 mai 2017
Centre sportif Mégantic
Lac-Mégantic

L'initiateur

Ses représentants	M[me] Marie-Claude Arguin, porte-parole M[me] Karine Dubé M. Conrad Lebrun
Ses consultants	
Stantec	M. Jean Hardy
AECOM	M. Normand Gauthier M[me] Laurence Goesel M. Barry Palynchuk
Ses collaborateurs	
Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	M[me] Marie-Andrée Mill M. Christian Pelletier
Développement économique Canada	M. Stéphane Dufour M. François Laquoc

Les personnes-ressources

M. Jean Laporte, porte-parole M. Ed Belkaloul M. Ian Perkins	Bureau de la sécurité des transports du Canada
D[re] Isabelle Samson, porte-parole	Ministère de la Santé et des Services sociaux
M. Jean-Sébastien Forest, porte-parole M. Steve Boivin	Ministère de la Sécurité publique
M[me] Marie-Emmanuelle Rail, porte-parole M. Jean-François Cloutier M. Denis Talbot	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Les participants

	Questions	Mémoires
M. Béland Audet		Verbal
M. Emery Bélanger		Verbal
M. Régis Bilodeau		DM22
M^me^ Geneviève Boulanger		DM26
M^me^ Isabelle Boulanger et M. René Boutin		DM8
M^me^ Rita Boulanger		DM30
M. Bernard Boulet		DM7 DM7.1 DM7.2
MM. François Charbonneau et Michel Hotte		DM2
M^me^ Michelle Charest		DM4
M^me^ Nadia Cloutier		DM15
M. Sylvain Côté		DM25
M^me^ Solange Couture		DM9
M. Daniel Dallaire		Verbal
M. Paul Dostie		DM14 DM14.1 DM14.2 DM14.3
M. Claude Draper		DM33
M. Jules Fluet		Verbal
M. Jacques Gagnon		DM32 DM32.1 DM32.2 DM32.2.1
M. François Gendron		DM11
M^me^ Aline Gilbert		Verbal

		Questions	Mémoires
M[me] Thérèse Giroux et M. Gérald Veilleux			DM21
M. Daniel Green			Verbal
M[me] Ginette Isabel		X	
M[me] Nicole Jetté			DM20
M. Raymond Lafontaine			Verbal
MM. Richard Lefebvre et Gérard Chaput			DM1 DM1.1 DM1.2
M. Richard Michaud			DM28
M[me] Josée Morin			DM24
M. Jean Paradis			Verbal
M. Michel Plante			Verbal
M. Denis Poisson			DM12
M. Jean-Pierre Robitaille			Verbal
M. Magella Roy			DM5
M. Raymond Savoie			DM29
M[me] Françoise Turcotte			Verbal
M. Robert Vallée			DM6
Coalition des citoyens et des organismes engagés pour la sécurité ferroviaire	M. Robert Bellefleur, porte-parole M. André Blais M. Gilbert Carette		DM10 DM10.1 DM17 DM17.1 DM17.2 DM17.3 DM17.4 DM17.5
Comité de vigilance pour la sécurité ferroviaire Lac-Mégantic	M[me] Marie-Claude Maillet		DM31 DM31.1

		Questions	Mémoires
Commerce Lac-Mégantic			DM27
Convoi-Citoyen	M[me] Nicole Jetté		DM23 DM23.1
Coop La Chaîne	M. Gaston Savoie, porte-parole		DM3
La Fédération de l'UPA-Estrie et le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec	M[me] Nathalie Gobeil, porte-parole		DM34
Municipalité de Frontenac	M. Jean-Denis Cloutier, porte-parole M. Bruno Turmel		DM13 DM13.1 DM13.2
Municipalité de Nantes	M. Jacques Breton, porte-parole		DM18 DM18.1
Ville de Lac-Mégantic	M. Jean-Guy Cloutier, porte-parole		DM16
Vivacité – Société immobilière solidaire			DM19

Au total, 34 mémoires ont été déposés à la commission d'enquête, dont 8 ont été présentés en séance publique, ainsi que 13 opinions verbales. Quant aux mémoires non présentés, la commission a pris des dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

Annexe 2

Consultation publique du BAPE sur le tracé ferroviaire à Lac-Mégantic – Questionnaire

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Consultation publique du BAPE sur le tracé ferroviaire à Lac-Mégantic

QUESTIONNAIRE

NOTE D'INSTRUCTION

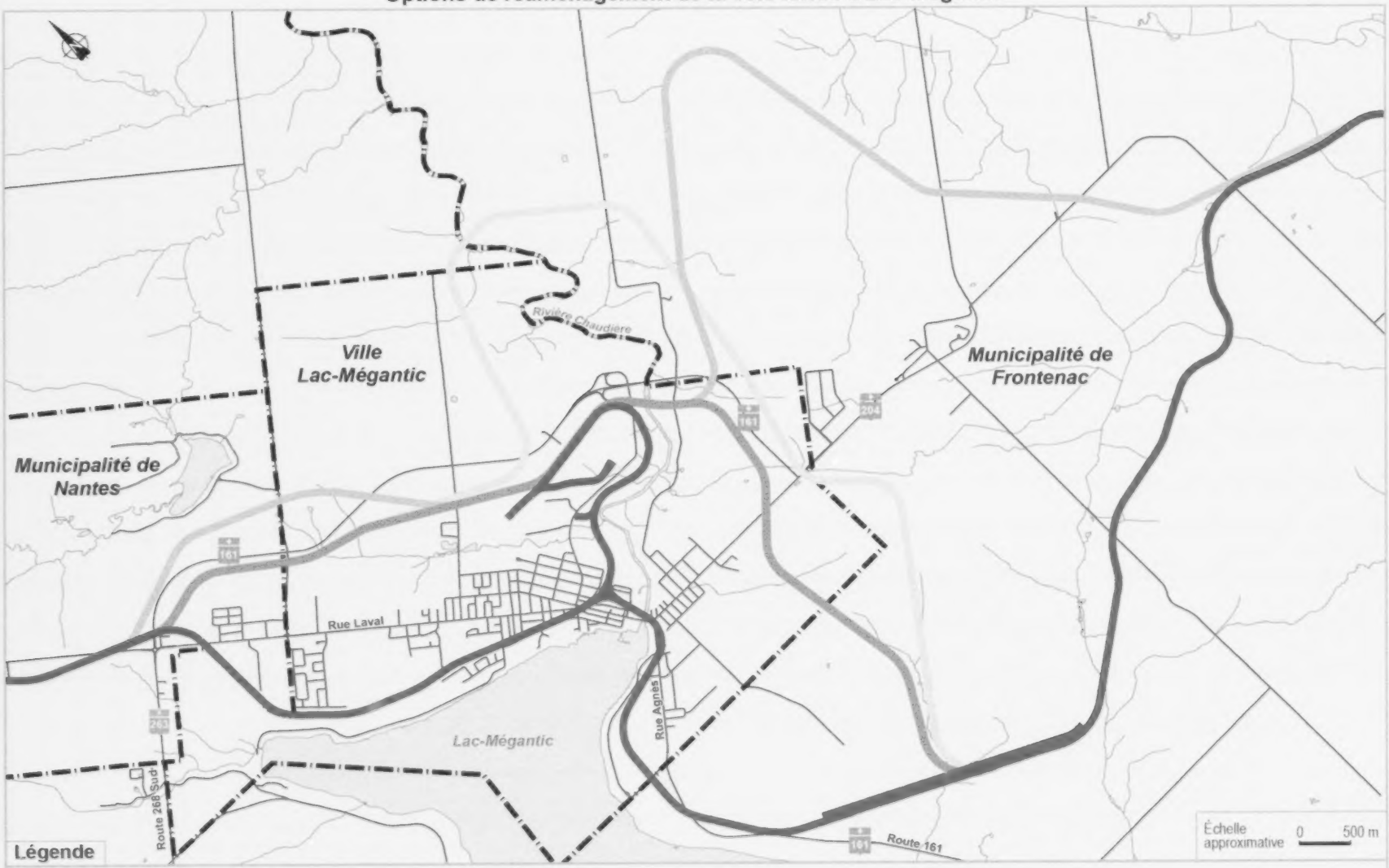
Ce questionnaire s'insère dans le cadre du mandat de la commission du BAPE chargée de la consultation publique sur le tracé ferroviaire à Lac-Mégantic. Il vise à recueillir vos opinions sur les différentes options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic. Cinq (5) options sont à l'étude dans le cadre du mandat de la commission. Elles sont présentées à la figure ci-après. Il s'agit du statu quo (option 1), du statu quo amélioré (option 2) et de trois options de tracé pour une voie de contournement (options 3, 4 et 5).

Afin de bien éclairer la commission, nous vous invitons à compléter ce questionnaire et à le transmettre au plus tard le 9 juin 2017. Ça ne prendra que quelques minutes. Vous pouvez le faire en ayant recours à la version électronique directement dans le site web du BAPE, ou en utilisant la version papier. Pour ceux et celles qui préféreront le format papier, nous vous invitons à le retourner par la poste en utilisant l'enveloppe réponse affranchie ou à le remettre en salle au cours des séances publiques.

La commission s'engage à conserver la confidentialité de tous les renseignements qui seront recueillis. Toutefois, elle présentera les grands constats ainsi que les principaux facteurs liés à l'acceptation sociale de chacune des options dans son rapport.

La Commission vous remercie à l'avance du temps que vous prendrez pour répondre à ce questionnaire.

Options de réaménagement de la voie ferrée à Lac-Mégantic



Source : adaptée de DA3, p. 34, figure 1-A.

Profil du participant
Nom :
Adresse civique et code postal actuels :
Adresse civique et code postal en juillet 2013 (si différents) :

En vous référant aux options présentées dans la figure à la page 2, veuillez indiquer par un « X » pour laquelle ou lesquelles des options il y aurait...

	OPTIONS				
	1	2	3	4	5
...une diminution du trafic ferroviaire dans votre quartier	☐	☐	☐	☐	☐
...une réduction du risque d'accidents et de déversements de matières dangereuses	☐	☐	☐	☐	☐
...une réduction du risque sur votre santé et celle de votre famille	☐	☐	☐	☐	☐
...une plus grande quiétude et plus de tranquillité	☐	☐	☐	☐	☐
...un regain des forces physiques et psychologiques	☐	☐	☐	☐	☐
...une cicatrisation des plaies et des souvenirs liés à la catastrophe	☐	☐	☐	☐	☐
...une amélioration de la fluidité de la circulation routière et une diminution du nombre de passages à niveau	☐	☐	☐	☐	☐
...une augmentation de la valeur des propriétés	☐	☐	☐	☐	☐
...une relance de l'économie locale et régionale	☐	☐	☐	☐	☐
...une diminution des nuisances comme le bruit, les poussières et les vibrations	☐	☐	☐	☐	☐
...une amélioration de la qualité visuelle des paysages	☐	☐	☐	☐	☐
...une perception favorable de la qualité de vie	☐	☐	☐	☐	☐
...une amélioration des lieux favorisant les rencontres	☐	☐	☐	☐	☐
...une plus grande justice entre les citoyens et les villes concernées	☐	☐	☐	☐	☐

Pour terminer, voici deux questions pour aider la Commission à mieux orienter ses recommandations sur la ou les meilleures options à retenir.

Le BAPE est respectueux des points de vue, des valeurs et du droit à l'expression. Les propos jugés diffamatoires, haineux, racistes, xénophobes, homophobes, sexistes ou disgracieux seront supprimés sans préavis.

- **Question 1**

	OPTIONS				
	1	2	3	4	5
Laquelle ou lesquelles des options préférez-vous ?	☐	☐	☐	☐	☐

Pour quelles raisons ?

- **Question 2**

	OPTIONS				
	1	2	3	4	5
Laquelle ou lesquelles des options rejetteriez-vous ?	☐	☐	☐	☐	☐

Pour quelles raisons ?

Commentaires additionnels

Merci de votre avis et soyez assurés qu'il demeurera confidentiel.

Le questionnaire complété doit être retourné à l'attention de M^me^ Annabelle Nadeau-Gagné

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Télécopieur : 418 643-9474
contournement-lac-megantic@bape.gouv.qc.ca

Annexe 3

Les seize principes du développement durable et leur définition

Les principes

Santé et qualité de vie : Les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature ;

Équité et solidarité sociales : Les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales ;

Protection de l'environnement : Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement ;

Efficacité économique : L'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement ;

Participation et engagement : La participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique ;

Accès au savoir : Les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable ;

Subsidiarité : Les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés ;

Partenariat et coopération intergouvernementale : Les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci ;

Prévention : En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source ;

Précaution : Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement ;

Protection du patrimoine culturel : Le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent ;

Préservation de la biodiversité : La diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens ;

Respect de la capacité de support des écosystèmes : Les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité ;

Production et consommation responsables : Des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources ;

Pollueur payeur : Les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci ;

Internalisation des coûts : La valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, depuis leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Annexe 4

La documentation déposée

Les centres de consultation

Médiathèque Nelly-Arcan
Lac-Mégantic

Bibliothèque municipale de Nantes
Nantes

Bureau du BAPE
Québec

Bibliothèque La Reliure
Frontenac

Université du Québec à Montréal
Montréal

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Correspondance

CR1 MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une consultation*, 19 avril 2017, 1 page.

CR2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Lettre de nomination du commissaire, 31 mars 2017, 1 page.

Communication

CM1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Liste des centres de consultation, 1 page.

CM2 Ne s'applique pas.

CM3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Curriculum vitæ du président de la commission chargée de la consultation publique, 1 page.

CM5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse relatifs à la consultation publique.*

CM5.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant la tenue d'une consultation publique, 24 avril 2017, 1 page.

CM5.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début de la consultation publique le 29 mai, 8 mai 2017, 2 pages et annexe.

Par l'initiateur

DA1 AECOM. *Étude de faisabilité : Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic – Phase 1A – Étude d'opportunité 1 A.2 Étude des besoins*, 27 octobre 2015, 95 pages et annexes.

DA2 AECOM. *Étude de faisabilité : Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic – Phase 1A – Étude d'opportunité – 1 A.4 Étude des solutions*, 7 mars 2016, 101 pages et annexes.

DA3 AECOM. *Étude de faisabilité : Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic – Phase 1A – Étude d'opportunité – 1 A.7 Synthèse*, 4 mai 2016, 53 pages.

DA4 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. *Options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic*, présentation, 29 mai 2017, 31 pages.

DA5 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. *Étude de faisabilité pour la construction d'une voie de contournement ferroviaire – Présentation du tracé retenu – Municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac*, préparé par Aecom et Stantec, 21 avril 2017, 3 pages.

DA6 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. *Étude de faisabilité pour la construction d'une voie de contournement ferroviaire – Présentation du tracé retenu – Municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac*, tableau comparatif, préparé par Aecom et Stantec, 21 avril 2017, 2 pages.

DA7 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. Réponse de l'initiateur à la question sur la largeur de 500 m de part et d'autre de la ligne de centre du tracé, s.d., 1 page.

DA8 AECOM. *Collecte d'informations auprès de la population directement touchée par le projet – Plan de travail*, 31 mai 2017, 4 pages.

DA9 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. Réponses de l'initiateur aux questions émises en séances publiques, s.d., 1 page.

Par les personnes-ressources

DB1 AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE L'ESTRIE. *Emplacement de la voie ferroviaire à Lac-Mégantic : pertinence d'une évaluation d'impact sur la santé*, 2015, 50 pages et annexes.

DB2 INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE. *Changements sociaux et risques perçus à la suite de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic*, rapport de recherche, octobre 2016, 46 pages et annexes.

DB3 INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE. *Opinions locales quant à la gestion des risques et du rétablissement à la suite de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic*, rapport de recherche, novembre 2016, 47 pages et annexes.

DB4 CENTRE INTÉGRÉ UNIVERSITAIRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE L'ESTRIE – CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE. « Portrait de la santé psychologique de la population du granit en 2015 », *Vision Santé publique*, n° 27, février 2016, 9 pages.

DB5 CENTRE INTÉGRÉ UNIVERSITAIRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE L'ESTRIE – CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE SHERBROOKE. « Plus de trois ans après la tragédie : comment la communauté du Granit se porte-t-elle ? », *Vision Santé publique*, n° 34, janvier 2017, 8 pages.

DB6 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Ce que les données d'enquêtes révèlent sur la santé de la population du Granit*, présentation, 17 pages.

DB7 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Résumé de l'enquête sur le train parti à la dérive et le déraillement survenu à Lac-Mégantic*, 2014, 12 pages.

DB8 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Systèmes de gestion de la fatigue des équipes de train*, liste de surveillance 2016, 2 pages.

DB9 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Respect des indications des signaux ferroviaires*, liste de surveillance 2016, 2 pages.

DB10 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Enregistreurs audio-vidéo de bord*, liste de surveillance 2016, 2 pages.

DB11 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Transport de liquides inflammables par rail*, liste de surveillance 2016, 2 pages.

DB12 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Lenteur de la réaction aux recommandations du BST*, liste de surveillance 2016, 3 pages.

DB13 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Gestion de la sécurité et surveillance*, liste de surveillance 2016, 2 pages.

DB14 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Réévaluation de la réponse à la recommandation R14-01 du BST – Normes de protection renforcées pour les wagons-citernes de catégorie 111*, mars 2017,14 pages.

DB15 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Réévaluation de la réponse à la recommandation R14-02 du BST – Planification et analyse de l'itinéraire des trains qui transportent des marchandises dangereuses*, mars 2017, 11 pages.

DB16 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Réévaluation de la réponse à la recommandation sur la sécurité ferroviaire R14-03 – Plans d'intervention d'urgence pour le transport d'hydrocarbures liquides*, mars 2015, 3 pages.

DB17 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Réévaluation de la réponse à la recommandation R14-04 du BST*, mars 2017,10 pages.

DB18 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Réévaluation de la réponse à la recommandation R14-05 du BST – Vérification des systèmes de gestion de la sécurité*, mars 2017, 10 pages.

DB19 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054*, 2014, 185 pages et annexes.

Par les participants

DC1 Emery BÉLANGER. *Pétition au gouvernement du Canada*, s.d., 32 pages.

DC2 Daniel GREEN. Demande d'accès sur la contamination dans la région de Lac-Mégantic et de la rivière Chaudière, s.d., 12 pages.

Par la commission

DD1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Commentaires recueillis dans les réponses au questionnaire relatif à la consultation publique du BAPE sur le tracé ferroviaire à Lac-Mégantic*, s.d., 38 pages.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question à la Ville de Lac-Mégantic, 7 juin 2017, 1 page.

DQ1.1 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. Réponse à la question du document DQ1, 8 juin 2017, 3 pages.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question à la Ville de Lac-Mégantic, 12 juin 2017, 1 page.

DQ2.1 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. *Extrait du procès-verbal d'une séance du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic – Résolution n° 12-533*, 8 novembre 2012, 2 pages.

DQ2.2 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. *Extrait du procès-verbal d'une séance du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic – Résolution n° 13-272*, 7 mai 2013, 1 page.

DQ2.3 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. *Extrait du procès-verbal d'une séance du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic – Résolution n° 13-402*, 15 juillet 2013, 1 page.

DQ2.4 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. *Extrait du procès-verbal d'une séance du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic – Résolution n° 13-810*, 3 décembre 2013, 2 pages.

DQ2.5 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. *Extrait du procès-verbal d'une séance du conseil municipal de la Ville de Lac-Mégantic – Résolution n° 15-567*, 18 août 2015, 2 pages.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question à la Ville de Lac-Mégantic, 13 juin 2017, 2 pages.

DQ3.1 VILLE DE LAC-MÉGANTIC. Réponses aux questions du document DQ3, 21 juin 2017, 7 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic.*

DT1 Séance tenue le 29 mai 2017 en soirée à Lac-Mégantic, 125 pages.

DT1.1 Errata à la transcription de la séance tenue le 29 mai 2017 en soirée, ligne 4197, 2 pages.

DT1.2 Errata à la transcription de la séance tenue le 29 mai 2017 en soirée, ligne 309, 2 pages.

DT2 Séance tenue le 30 mai 2017, en après-midi, à Lac-Mégantic, 94 pages.

DT3 Séance tenue le 30 mai 2017, en soirée, à Lac-Mégantic, 83 pages.

Annexe 5

Avis et constats

3.1 L'évaluation des options par l'initiateur

- La commission d'enquête constate que l'option 1, relative au *statu quo*, a été exclue d'office par la Ville de Lac-Mégantic et n'a donc pas été évaluée de façon rigoureuse dans son étude de faisabilité.

- La commission d'enquête constate que l'option 3, relative à une voie ferrée de contournement, se démarque avantageusement des autres options sur la base de l'analyse multicritère de l'initiateur, laquelle repose sur des considérations techniques, environnementales, d'aménagement et de coûts.

- **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que, combinés, la longueur de la pente et la forte inclinaison de la voie ferrée actuelle, son degré de courbure et la proximité de nombreuses habitations peuvent être considérés comme des facteurs prépondérants et discriminants dans le choix de l'option ferroviaire en raison de la probabilité d'occurrence d'un accident aux graves conséquences qui serait associé au *statu quo*, même amélioré.

- La commission d'enquête constate que, selon l'approche de l'initiateur, l'option 3 relative à la relocalisation de la voie ferrée est la plus avantageuse sur le plan de l'analyse avantages-coûts.

- **Avis** – La commission d'enquête juge opportun que l'initiateur réexamine son analyse avantages-coûts en considérant l'option 1, relative au *statu quo*, comme base de comparaison pour s'assurer de sa justesse et de l'absence d'incohérences.

3.2 Les options ferroviaires privilégiées par les participants

- La commission d'enquête constate que trois pétitions ont été portées à son attention et que deux de celles-ci privilégient une voie ferrée de contournement. Elle note cependant que ces deux pétitions datent de 2013, soit la même année que celle au cours de laquelle la catastrophe ferroviaire est survenue.

- La commission d'enquête constate que les participants à la consultation publique perçoivent majoritairement que le *statu quo* est l'option ferroviaire qui présente les meilleures retombées. En conséquence, aucune des voies de contournement proposées ne semble répondre adéquatement et de façon satisfaisante à leurs attentes.

- La commission d'enquête constate que les participants à la consultation publique perçoivent que l'option 3 présente les meilleures retombées pour une voie ferrée de contournement.

- **Avis** – Considérant que l'option 1, relative au *statu quo*, n'a pas été évaluée par l'initiateur, qu'elle est perçue comme ayant les meilleures retombées et qu'elle est la plus acceptée par les participants à la consultation publique, la commission d'enquête est d'avis que cette option devrait être rigoureusement documentée et bien expliquée aux populations concernées par le projet de voie ferrée.

- L'évaluation de la commission d'enquête permet de constater la présence de disparités géographiques dans l'acceptation sociale des options relatives à la voie ferrée alors que les participants de la Municipalité de Frontenac sont très majoritairement pour le *statu quo* ou le *statu quo* amélioré, contrairement à ceux de la Ville de Lac-Mégantic qui sont plutôt divisés quant à l'expression de leur préférence pour le *statu quo* ou pour une voie de contournement.

♦ **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que l'absence de l'option 1 dans l'étude comparative des options par la Ville de Lac-Mégantic n'a pas permis son évaluation rigoureuse et fine et a entraîné son exclusion d'un réel débat public tout en empêchant que celle-ci soit publiquement explicitée.

♦ **Avis** – La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Lac-Mégantic et les municipalités voisines, Nantes et Frontenac, devraient coordonner leurs efforts pour s'assurer que l'évaluation rigoureuse de l'option 1 soit clairement présentée et expliquée dans le cadre d'une large consultation publique.

♦ La commission d'enquête constate que certains positionnements populaires concernant la voie ferrée ont fluctué avec le temps et qu'ils peuvent être porteurs de considérations éthiques.

♦ **Avis** – La commission d'enquête estime que la courbe plus prononcée de la nouvelle voie ferrée qui traverse actuellement le centre-ville de Lac-Mégantic accroît le risque potentiel d'accidents et amplifie le dilemme éthique entre choix populaire et choix sécuritaire.

3.3 Les positions de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac

♦ La commission d'enquête note que l'option 3, relative à la voie ferrée de contournement, fait consensus chez les élus de la ville de Lac-Mégantic et des municipalités de Nantes et de Frontenac. La commission comprend également que des discussions doivent être poursuivies pour que des solutions respectant les conditions exigées par les parties prenantes soient trouvées avant qu'une entente finale soit conclue.

3.4 L'avancement du dossier et ses enjeux

♦ La commission d'enquête constate que l'étude d'impact sur l'environnement relative à l'option 3 est en voie de finalisation avant même le dépôt du rapport d'enquête de la présente commission. Même si cette situation lui paraît pour le moins singulière, la commission note qu'elle ne constitue pas un obstacle à l'examen approfondi d'une autre option, si nécessaire.

♦ La commission d'enquête note que le rôle du propriétaire actuel de la voie ferrée, le Central Maine & Quebec Railway, dans le cadre de ce projet n'est ni défini ni arrêté et que sa participation financière n'est pas établie.

♦ **Avis** – La commission d'enquête note que la notion de proximité entre les résidences et la voie ferrée constitue un enjeu important. En conséquence, elle est d'avis que des modalités de cohabitation devraient éventuellement être bien définies dans le cadre d'une étude d'impact et que l'initiateur devra manifester une réelle volonté d'en arriver à des accommodements acceptables avec les résidents touchés.

♦ **Avis** – La commission d'enquête note que des modifications sont en cours pour améliorer la sécurité du transport ferroviaire et les mesures d'urgence. Elle est d'avis que l'examen des nouvelles mesures gagnerait à être intégré dans l'étude d'impact pour déterminer si elles sont adaptées au contexte de Lac-Mégantic.

Pages intérieures de l'impression d'origine sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz